A white naval ship, the A962, is shown from a front-three-quarter view, sailing on a blue sea. The ship has a complex superstructure with multiple decks, windows, and a tall mast with various antennas and sensors. The hull number 'A962' is prominently displayed in black on the bow. The ship is moving forward, creating a white wake in the water.

tweemaandelijks maritiem tijdschrift
revue maritime bimestrielle

32^e jaargang - nr. 213 - 32^e année - n° 213

NEPTUNUS

SIRE, ER ZIJN NOG BELGEN

Een oorlogsverhaal van vier ooggetuigen

MARCEL DUINSLAEGER

Marcel Duinslaeger

Sire, er zijn nog Belgen

Een oorlogsverhaal van vier ooggetuigen



Uitgeverij HELIOS

Het Belgisch communautair thema is de eigenlijke leidraad van dit boek.

Een op zichzelf onbelangrijk voorval tijdens een treinreis heeft als gevolg dat een oude reiziger enkele belangrijke momenten uit het verre verleden opnieuw beleeft.

Hij ziet hierbij in gedachten vier vrienden terug die de intocht van de Duitsers in mei 1940 hadden meegemaakt, de vijf ellendige oorlogsjaren aan den lijve hadden ondervonden en tenslotte ook bij de bevrijdingsroes in september 1945 waren betrokken.

Hun intieme bedenkingen, hun gevoelens van angst, hoop en verwachting bij het beleven van deze bewogen gebeurtenissen worden scherp ontleed.

Samen met het geloof dat na de bevrijding, mede dank zij de opgedane ervaring tijdens de oorlogsjaren, een nieuwe tijd zou aanbreken van betere verstandhouding tussen de Belgen, wordt ook de droefheid weergegeven bij het aanschouwen van de groeiende verdeeldheid onder de inwoners van ons vaderland.

Ze^r zeker bevat dit verhaal veel zinnige gedachten die door een groot deel - de zwijgende meerderheid? - van de Belgische bevolking worden gekoesterd.

«Sire, er zijn nog Belgen» van Divisieadmiraal (BAM) o.r. Marcel Duinslaeger werd gepubliceerd bij de uitgeverij N.V. HELIOS en kan besteld worden door storting en/of overschrijving van 350,- fr. op rekening 439-7106201-74 van M. DUINSLAEGER, Landsroemlaan 99, 1080 Brussel.

NEPTUNUS

info marine

ISSN 0028-2790

november 1986
novembre 1986

LID
fppb
MEMBRE

32^e jaargang nr 5
32^e année no 5

Revue maritime bimestrielle
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue
Direkteur van het tijdschrift
J.C. Liénart

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's
M. Schottey

inhoud sommaire

«sur la tombe d'un marin ne fleurissent pas de roses»... par saint bernard du Spuikom	3
requiem voor een oude M.M.S. door oppermeester (o.r.) j.-b. dreesen.	11
le drapeau nouvelle par raymond ceuppens	14
korvet II door kapitein ter zee (o.r.) p.m.j. van schoonbeek	17
le rendez-vous nouvelle littéraire inédite par hendrik van der zee	33
de zee en de kunst adrien la mayeur de merpres door norbert hostyn	35
septante-quatre ans après son naufrage toujours pas de paix pour le titanic par j.m. de decker	39
woorden uit de zeemanskist het weer- of donderglas door oppermeester (o.r.) j.-b. dreesen	45
postzegelnieuws magelhaen door a. jacobs	48
maritiem panorama evolutie van het oostendse zeegoederenverkeer tijdens het eerste kwartaal 1986 door h. rogie	51
info reserve	55

Administratie - Administration

Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje:
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique:
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende
Tel. (059) 80 14 03 ext. 389 et/en
(059) 80 39 99

Ventes - Abonnements

Verkoop- en Abonnementendienst
Compte 473-6090311-30 ou
001-0263740-73
Rek. 473-6090311-30 of 001-0263740-73
300 F gewoon - normal
500 F steun - soutien
750 F ere - honneur
10 \$ buitenland - étranger

Raad van Beheer Conseil d'administration

Président - Voorzitter: J.C. Liénart
Vice-président - Ondervoorzitter:
R. Van Ransbeek

Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise
Sekretaris - Secrétaire:
Beheerders - Administrateurs:

E. De Griek, C. Jacobs, J. Arys, E. Van Haverbeke, G. Gouwy, M. Verboven, J. Dreesen, E. Pouillet, J. Petit, D. Van Parijs, H. Rogie, A. Jacobs, A. Devreese en P. Van Damme



WERVEN IN TEMSE EN HOBOKEN
CHANTIERS A TEMSE ET HOBOKEN

Tel. 03-710.71.11 Telefax 03-771.49.72 Telex 31140



ZEESCHEPEN TOT 320.000 TON D.W.
NAVIRES DE MER JUSQUE 320.000 TONNES D.W.

Bouwers van het motorzeilschip "ZENOBÉ GRAMME", de visserijwachtschepen "GODETIA" en "ZINNIA", 4 kustmijnenvegers, de 4 fregatten E71, F910 "WIELINGEN", F911 "WESTDIEP", F912 "WANDELAAR", F913 "WESTHINDER" en van het oceanografisch schip "BELGICA".

Constructeurs du ketch de recherches "ZENOBÉ GRAMME", des garde-pêches "GODETIA" et "ZINNIA", de 4 dragueurs de mines côtiers, des 4 frégates E71, F910 "WIELINGEN", F911 "WESTDIEP", F912 "WANDELAAR", F913 "WESTHINDER" et du navire océanographique "BELGICA".

Sur la tombe d'un marin ne fleurissent pas de roses»...

Par Saint Bernard du Spuikom

Il existe à Bruxelles, à l'ombre du Palais de Justice, une modeste place sur laquelle on peut admirer un très beau mémorial. Beaucoup de Belges ignorent l'évènement qu'il commémore.

Erigé place Jean Jacobs et inauguré le 21 juillet 1912, ce monument dû au ciseau du statuaire Charles Samuel, rappelle aux passants le tragique naufrage le 19 avril 1906 du COMTE DE SMET DE NAEYER, premier navire-école belge digne de ce nom.

C'est là qu'eut lieu le 19 avril dernier un émouvant hommage aux victimes. Cette manifestation marquait le 80e anniversaire de cette tragédie.

De nombreuses gerbes de fleurs furent déposées par des

personnalités parmi lesquelles on notait MM. Brouhon, bourgmestre de Bruxelles, le Vice-Amiral Ed. Pouillet, chef d'Etat-Major de la Force Navale, Coppieters 't Wallant, le Comte de Smet de Naeyer, le Baron Daufresne de la Chevalerie, président du Cercle Georges Lecointe, à l'initiative de qui fut organisée cette commémoration, etc.

Des détachements de la Force Navale, de l'Ecole Supérieure de Navigation d'Anvers (ESNA), de l'Ecole Supérieure de Radio-navigation de Bruxelles (ESRN), de l'Ibis, de Corps Royal des Cadets de Marine et bien d'autres associations rendirent également les honneurs en ce jour mémorable.

Parmi la foule se tenaient des adolescents; des jeunes gens, pour qui le nom du navire-école COMTE DE SMET DE NAEYER n'évoquait que .. bien peu de choses!

Mais peut-on leur en vouloir, si personne ou presque en Belgique, ne le leur en parle ou les initie aux choses de la mer?

Qu'ils sachent donc que le 29 décembre 1903 fut constituée à Anvers une société anonyme, l'Association Maritime Belge - ASMAR - dont le but était d'armer un navire au commerce qui assurerait en même temps le rôle de navire-école pour la formation de nos futurs officiers de marine.

Après de nombreuses tractations, cette association passa commande d'un voilier en acier aux Grangemouth & Greenock Dock Yards & C^o en Ecosse. La quille en fut posée le 16 juin 1904 et le lancement eut lieu le 11 octobre de la même année.

Grée en 3 mâts-carré, il mesurait selon le Loyds Register of British and Foreign Shipping: 267 pieds h.t.; 41,1 pieds de large pour 23,6 p. de creux de cale. Avec un exposant de charge de 3.030 tonnes (d.w. ou tonnes de 1.015 kg.), il pouvait embarquer 2.880 tonnes de grains dont 2.454 réparties dans les cales et 426 disposées au-dessus des water-ballasts.

Cinq cloisons étanches compartimentaient la coque, les cales 2 et 3 pouvant également faire office de water-ballasts. Cent et dix hommes dont 80 cadets pouvaient être logés à bord de cette majestueuse unité qui ne portait pas moins de 2.833 m2 de voiles.

Il fut baptisé COMTE DE SMET DE NAEYER en hommage au gantois Paul de Smet de Naeyer (1843-1913), homme politique catholique qui fut 1er ministre de notre gouvernement de 1896 à 1907 et qui assura de son soutien inconditionnel, l'oeuvre de l'ASMAR, dès sa création.

Peu après sa mise à l'eau, notre nouveau voilier fut victime d'un accident. Il chavira dans le bassin James Watt le 29 octobre 1904 et tomba contre le quai, alors qu'il y était amarré par tribord avec tous ses mâts étambrés et étayés. Fâcheux présage!



Le Vice-Amiral E. Pouillet, rendant hommage aux victimes du COMTE DE SMET DE NAEYER. (Photo Fr. Philips)

Ce chavirage fut imputé à une fausse manoeuvre de l'ouvrier Monroe, chargé de remplir partiellement des water-ballasts pour compenser une légère gîte sur tribord. Le sauvetage fut long et difficile.

Le 29 décembre 1904, doté de la plus haute cote de Classification octroyée par le Lloyd's Register, le trois-mâts fut enfin accueilli à Anvers, son port d'attache.

Collection «Musée Nationale de la Marine», Anvers.

Il semble qu'avant d'entamer la première campagne, la nomination d'un capitaine apte à commander le navire-école fut l'objet de controverses. Nombreux étaient en effet, ceux qui estimaient qu'aucun capitaine belge n'était assez expérimenté pour assumer ces responsabilités.

Le «DE SMET» fut finalement confié au capitaine A. Fourcault (né à Petit-Rechain, le 19 avril 1861) qui, depuis 1882,



Collection Fr. Philips.



assurait le commandement sur des malles Ostende-Douvres pour l'Etat belge.
Certains capitaines belges de l'époque avancèrent même que celui-ci n'avait guère apprécié cette mutation.

Après avoir chargé en coke et ciment, le COMTE DE SMET DE NAEYER et son équipage de 60 hommes - dont 28 cadets - quitta Anvers le 12 février 1905 pour entreprendre sa première campagne.

Le 15 mai, après un périlleux passage du Cap Horn, il était rendu à Valparaíso du Chili et y déchargea une partie de sa cargaison.

Il remonta ensuite sur Iquique le 20 juillet pour y débarquer le solde, avant de relever sur Caleta-Buena pour y quérir un plein chargement (3.033 t.) de nitrates destinée à la Belgique.

Quittant ce port le 4 septembre 1905, il toucha Anvers le 11 janvier 1906, après une campagne de 11 mois, dont 225 jours passés en mer.

Le voilier passa ensuite en cale-sèche pour radouber et y effectuer diverses améliorations, recommandées par le capitaine A. Fourcault. Après quoi, affrété pour un transport de 2.752 tonnes de ciment pour Port Natal en Afrique du Sud, il releva d'Anvers le 11 avril 1906, mais alla mouiller en rade de Flessingue jusqu'au 14 avril, pour y attendre des vents favorables.

Son équipage et l'Etat-Major se composaient comme suit :

Rôle d'équipage du 2e voyage - 1906

1. Fourcault A., Commandant. Né le 19.04.1861.(+)
2. Van Zuylen de Nyevelt H. (Baron), 1er. off., 28 ans.(+)
3. Wenmaekers W., 2e off., 25 ans.
4. Celis E., 3e off., 25 ans.
5. Van Esche G., 4e off., 22 ans.(+)
6. Cuypers Edgard, Aumonier, 34 ans.(+)
7. Van der Plas E.H., Professeur.
8. Vande Putte, Maître d'équipage.
9. Rombauts A., Matelot charpentier.(+)
10. Van Strydonck V., Maître voilier.
11. Boels P., Donkeyman.(+)
12. Van den Bossche Edmond, Professeur.
13. Molitor, Médecin.
14. Baronheid E., Steward.(+)
15. Devlieger J., Steward.(+)
16. De Wilde P., Cuisinier.(+)
17. Borra E., Cuisinier.(+)
18. Moreau J., Cuisinier.(+)
19. Brenchen, Electricien.(+)
20. Taymans, Matelot.
21. Robyn G., Matelot.(+)
22. D'Jong H., Matelot. (+)
23. Berbaix, Matelot.
24. De Necker, Matelot.
25. Vermeulen, Matelot.
26. Buyle, Matelot.
27. Van Maelen, Matelot.
28. Kennes E., Matelot.(+)
29. Huyghe H., Mousse.(+)

Cadets embarqués à bord

30. Charlemain Raoul, 1ère Promotion - 1904.(+)
31. de Ryckman Louis, 1ère Promotion - 1904.(+)
32. De Wallens Joseph, 1ère Promotion - 1904.(+)
33. De Lecroix Stephane, 1ère Promotion - 1904.(+)
34. Gheysen Emile, 1ère Promotion - 1904.(+)
35. Halsdorff Victor, 1ère Promotion - 1904.(+)
36. Piot Georges, 1ère Promotion - 1904.(+)
37. Tyberghein Paul, 1ère Promotion - 1904.(+)
38. Vendry Adelin, 1ère Promotion - 1904.(+)
39. Connerade C., 1ère Promotion - 1904.

40. Dubois Abel, 1ère Promotion - 1904.
41. Beelaerts L., 1ère Promotion - 1904.
42. Van den Berghe E., 1ère Promotion - 1904.
43. Meulemeester Jules, 1ère Promotion - 1904.
44. Hayez P., 1ère Promotion - 1904.
45. Netels H., 1ère Promotion - 1904.
46. Paquay F., 1ère Promotion - 1904.
47. Ulser M., 1ère Promotion - 1904.
48. Moutarde H., 2e. Promotion - 1906.(+)
49. André M., 2e. Promotion - 1906.(+)
50. Boutquin L., 2e. Promotion - 1906.(+)
51. Bischoff G., 2e. Promotion - 1906.(+)
52. Claessens F., 2e. Promotion - 1906.(+)
53. Gastadot A., 2e. Promotion - 1906.(+)
54. Lambrechts G., 2e. Promotion - 1906.(+)
55. Rambot Ch., 2e. Promotion - 1906.(+)
56. Jacques F., 2e. Promotion - 1906.(+)
57. Clerin W., 2e. Promotion - 1906.
58. Sacré H., 2e. Promotion - 1906.
59. Veys R., 2e. Promotion - 1906.

(+) = décédé au cours du naufrage

Sur un équipage de 59 hommes, il y eut 26 rescapés, 33 morts, dont 18 cadets, 11 matelots, 3 officiers, et 1 aumônier.



Image pieuse du Rév. Edgard Cuypers, Aumonier.
(Collection commandant (e.r.) Albert Beelaerts.)

A peine arrivé en Manche, on remarqua que le voilier se comportait moins bien que lors du premier voyage. Par grosse mer en effet, il semblait moins lesté à s'élever à la lame. Mais rien d'anormal ne fut constaté dans un premier temps.

Sournoisement pourtant, l'eau s'infiltrait à bord. Bientôt le commandant et ses officiers purent constater

les faits sans toutefois en découvrir les causes. Leur inquiétude s'accrût quand le niveau de l'eau monta dans les cales, les pompes ne pouvant plus étaler efficacement. A l'aube du 19 avril, le commandant appella «All hands on deck», déclara le navire perdu et fit déborder les embarcations de sauvetage. Mais, la mer étant fort agitée, une seule put y être déposée sans se retourner.

Vingt-six hommes y prirent place. Ils furent recueillis le 22, à 40 kilomètres au sud-est de Plymouth, par le 4 mâts français DUNKERQUE capitaine Morfouace de l'armement A.D. Bordes, qui faisait route vers Hambourg.

Ce naufrage causa la mort de 18 cadets, 11 matelots, 3 officiers dont le commandant, et le l'aumônier Edgard Cuyers, qui jusqu'aux derniers instants, exerça courageusement son ministère de pardon.

Le 27 juillet 1908, la 2e Chambre du Tribunal Civil de Bruxelles, présidée par Mr. Boels, rendit un premier verdict. Elle dut tout d'abord convenir de son incapacité à déterminer les raisons de l'invasissement des eaux :

«La cause du désastre, de la perte du bâtiment, est restée inconnue malgré toutes les recherches, toutes les investigations auxquelles on s'est livré. Rien à ce sujet n'a pu être établi. L'invasissement subit de tout le navire par l'eau est un fait véritablement inexplicable.

Le navire aurait-il touché, entre deux eaux, une épave flottante quelconque qui lui aurait endommagé toute une partie de sa coque ?

Ce n'est pas une impossibilité, et à défaut d'autre explication, il faut bien s'en contenter, bien que personne à bord ne s'en soit aperçu et qu'aucun des marins survivants n'ait pu relever un indice quelconque à ce sujet.

Mais ce tribunal déclara néanmoins le commandant A. Fourcault responsable du drame :

«Il résulte dans l'espèce des circonstances de la cause que les conséquences du naufrage doivent être attribuées à ce que les mesures pratiques pour la mise à l'eau des embarcations de sauvetage n'ont pas été prises - il fallait arrêter le navire au moment de la mise à l'eau des canots-

et, subsidiairement, à ce que les appareils de déclenchement des canots, dont on n'a pas fait l'essai avant de prendre la mer, étaient défectueux.

On ne peut exiger des administrateurs d'une société d'armement qu'ils vérifient eux-mêmes ce fonctionnement. Ce soin incombait au capitaine.

Il fut fait appel à ce jugement ; le 12 mars 1910, la Cour d'Appel de Bruxelles acquittait le capitaine A. Fourcault et réhabilitait sa mémoire ...

Quant aux raisons exactes de la catastrophe, elles resteront à jamais inexplicables ou inexpiquées. Une fois de plus, le tribut payé à la mer par des marins était lourd !

Curieusement, certaines tragédies maritimes marquent la mémoire des hommes plus que d'autres.

Bien sûr, les TITANIC en 1912 (1.513 morts, 705 survivants) ; LUSITANIA en 1915 (1.198 morts) ; MEDUSE en 1816 (300 morts) TRESHER en 1963 (129 morts) et autres sont encore présents dans toutes les mémoires. Mais d'autres drames de la mer, plus importants en pertes de vies humaines, sombrèrent rapidement dans l'oubli.

Ne relevons que celui du torpillage en Mer Baltique, le 1er janvier 1945 du paquebot allemand WILHELM GUSTLLOF par un sous-marin soviétique qui causa la mort, d'un seul coup, de 7.700 réfugiés.

Sans oublier les vapeurs EXPRESS OF IRELAND en 1914 (1.024 morts) ; GENERAL-LOCUM en 1904 (1.021 morts) ; MONT-BLANC en 1917 (1.600 morts) SULTANA en 1865 (1.450 morts) et autres TOYA - MARU en 1954 (1.172 morts).

On peut se demander pourquoi le COMTE DE SMET DE NAEYER marqua nos mémoires et surtout pourquoi sa fin tragique suscita tant de polémiques et de troubles ?

Assurément, parce que des marins belges, parmi lesquels 18 jeunes cadets, perdirent la vie.

Certainement, parce que ceux-ci étaient le fleuron de notre jeune marine nationale. Parce que le sort injuste sauvait 26 rescapés et en condamnait 33 autres.

Mais nous croyons aussi que suite à cet accident, d'odieux

Collection Fr. Philips.



Un groupe de cadets du Navire Ecole.

détracteurs du navire-école voulurent prouver la véracité des rumeurs mettant en cause la stabilité et la sécurité de navigation de ce voilier. Bien qu'en fait ils n'étaient que leur ignorance des choses de la mer, cela suffit pourtant à semer le doute dans les esprits à controverse.

Aussi l'opinion publique attendit-elle longtemps les conclusions de la Commission d'Enquête et les attendus du procès, qui ne se termina qu'en 1910.

Toutefois, une partie de celle-ci ne fut pas satisfaite par les déclarations officielles.

A côté de l'énoncé des différents aspects matériels de cette tragédie se développa bientôt un autre volet. Celui formé par un ensemble d'indices ténus, d'éléments abstraits et impalpables qui, sans apporter de preuves concrètes, étaient pour certains, les catalyseurs occultes de la catastrophe.

Il est évident aussi, que la mer a toujours engendré des mythes, des légendes.(*) Des navires qui disparaissent sans que des raisons suffisantes (!) soient avancées excitent l'imagination des hommes. Des rumeurs sont alors colportées, des faits sont isolés de leur contexte, la croyance populaire s'en empare et cultive l'intrigue et l'in vraisemblance.

Ce fut le cas pour le COMTE DE SMET DE NAEYER. Autour de son naufrage plana - et plane encore pour certains inconditionnels - un relent de mystère.

Par soucis d'objectivité, il nous a paru intéressant à l'occasion du 80e anniversaire de cette tragédie, d'aligner quelques uns de ces éléments ou théories, qui constituent précisément un deuxième «volet» et de laisser au lecteur le soin de juger.

Dans un article publié par un quotidien belge en date du 5 mai 1906, on trouve ces révélations:

«Un journal bruxellois reproduit en ces termes les confidences qu'aurait faites à un de ses amis, le commandant Fourcault: Lorsque le commandant revint de son premier voyage sur le navire-école, il fit un rapport où il signalait les vices de construction.

Le vaillant marin disait qu'il ne réembarquerait sur le COMTE DE SMET DE NAEYER qu'avec de vives appréhensions. On sait que le ministre Liebaert, sachant que Fourcault refusait d'assumer la responsabilité de commander un navire présentant si peu de sécurité pour l'équipage, le manda à Bruxelles.

L'entretien fut très long, car Fourcault déclinait énergiquement l'offre qui lui était faite. Et le ministre, - c'est le malheureux Fourcault qui l'a déclaré à ses intimes - dut insister et faire appel à l'abnégation du commandant, qui en fin de compte, accepta, mais à contre-cœur.

D'autre part, Fourcault n'a pu s'assurer des conditions d'arrimage du navire, ni de la façon dont la visite de la coque avait été faite alors qu'il était en cale-sèche, puisqu'il ne fut nommé qu'au dernier moment.

Le pauvre officier, mort en héros, ainsi que nous l'affirmait hier encore un de ses matelots, a péri, ainsi que les cadets disparus, victime de l'incurie de ceux qui ont présidé à l'organisation du navire-école.»

Après avoir fait écho aux révélations de son confrère, le quotidien livrait à ses lecteurs ses propres constatations en ces termes:

«Bornons nous pour le moment à dire que ces «confidences» prêtées au commandant Fourcault ne cadrent pas

Groepsfoto genomen vóór het vertrek 2^e reis.
Collection Commandant (e.r.) Albert Beelaerts.



avec certaines déclarations officielles et avec d'autres faits connus.

Précisément, un autre journal nous donne l'avis d'une de ces personnes les mieux à même de la place d'Anvers de donner des indications exactes sur les causes précises de la catastrophe, et d'après cette personne, ce ne serait ni la question de la stabilité, ni la question des qualités du marin qui se poseraient.

Le naufrage s'expliquerait par l'ouverture complète ou partielle de la vanne commandant l'admission de l'eau dans la soute à lest.

Comment cette vanne s'est-elle ouverte ?

Est-ce à la suite d'un erreur ? ou à la suite d'un désarrimage de la cargaison, dérangeant le tuyau mettant en communication la vanne avec le pont ? Possible.

Ce sont là tous points qu'une enquête seule pourra établir. Il est à remarquer a déclaré à ce journal cette 'personne compétente' que le système de soute à lest d'eau pour les voiliers, s'il présente de grands avantages au point de vue de l'économie, présente d'autre part un très grave danger et on peut se demander si ceux qui ont fait construire le navire-école s'en sont rendu suffisamment compte. Et après avoir longuement expliqué les avantages et les inconvénients de ce système à bord de voiliers et de vapeurs, il concluait :

«Après avoir rempli ces soutes, l'eau débordera, envahira la cale, submergera les autres marchandises et, montant graduellement finira, sous l'influence de la pression de l'air qui se trouvait dans la cale, par faire sauter les panneaux d'écouille, comme c'est arrivé pour le COMTE DE SMET DE NAEYER.

C'est aussi à cause du danger que présentent ces soutes à lest que beaucoup de personnes compétentes préfèrent l'ancien système de lestage (à l'aide de terre, sable etc.) qui, si parfois il présente des difficultés et donne lieu à certains frais supplémentaires (...) en présente pas moins infiniment plus de sécurité et met en tous cas, le navire à l'abri soit de confusion, soit d'un oubli, soit d'un acte de malveillance.

L'Etoile Belge en date du 29 avril 1906, après avoir retracé la biographie du navire-école, prenait position en termes plus nuancés :

«N'accordons aucun crédit aux rumeurs qui courent. Personne au moment où nous écrivons, ne connaît les causes de la catastrophe. Personne ne sait ce qui s'est passé entre le ciel et les flots. L'heure viendra sans doute où les responsabilités de chacun seront nettement établies. Si quelqu'un a manqué à son devoir, il faut qu'on le nomme. Sachons donc attendre, et ne nous hâtons pas de juger un procès dont le dossier n'est pas déposé.»

D'autres voix commentèrent encore l'événement au fil des ans. Telle, celle avertie, du capitaine au long cours français Louis Lacroix, écrivain maritime. On note dans son livre «Les derniers Cap Horniers français» Ed. Pierre Amiot - 1957 :

«En avril 1906, revenant du Chili avec le DUNKERQUE, à 300 ml. au large d'Ouessant, il (capitaine Morfouace) trouva une baleinière contenant 26 hommes affamés, seuls survivants du trois-mâts belge navire-école COMTE DE SMET DE NAEYER, sombré la nuit précédente. Parmi eux se trouvaient le docteur, le professeur de mathématiques, ancien lieutenant de l'armée belge, un chargé de cours de sciences, le maître d'équipage, 10 cadets, 12 marins. Ce naufrage resta toujours mystérieux. Le commandant belge Fourcault qui, toute sa vie avait navigué sur les malles Ostende - Douvres n'avait jamais mis les pieds sur un navire à voiles. Il disparut avec le trois-mâts, ainsi que l'aumônier.

Morfouace conduisit les rescapés à Hambourg et reçut des instructions formelles de ne rien répéter de ce qu'il avait pu apprendre des naufragés sur le sinistre.

Le gouvernement belge lui donna la Croix de Léopold ; le ministre de la marine marchande française, une médaille d'Or, son second M. Jaffré, ses deux lieutenants, MM Laurent et Baccoley, furent également récompensés.

En 1971, le journaliste Justin Gleissner interviewa, pour le compte du quotidien Gazet van Antwerpen, MM. Edmond Van den Bossche (82 ans), et Jules Meulemeester (86 ans), tous deux rescapés du naufrage.

L'édition du 17 avril de ce journal fit écho aux péripéties vécues par ces deux hommes, au cours des derniers moments du voilier.

Il ressort de leurs souvenirs que lorsque J. Meulemeester se leva le 19 avril 1906 à 4 h. du matin pour prendre son quart, le plancher du poste des cadets où il logeait, était déjà sous eau.

Alors, accompagné de son ami Emile Van den Berghe, cadet comme lui, ils obéirent aux injonctions du commandant et abandonnèrent le navire. Ils ne durent leur salut dit-il, qu'en sautant dans la seule embarcation de sauvetage encore à flot.

Lorsqu'on lui posa la question de savoir s'ils se mirent ensuite à «nager» (ramer, pour les terriens !), l'ex-naufagé, judicieusement servi par sa mémoire, répondit qu'ils se trouvaient bien trop loin des côtes pour les atteindre en nageant et qu'il eut mieux fallu établir une voile. Et il ajouta, acerbe : «Maar wat wilt ge, we hadden geen zeilschip-officier...». Et de critiquer l'Administration de l'époque, qui selon lui, avait recruté un «cadre composé de gens incapables (*)».

Il témoigna aussi que le voilier avait encore de l'erre lorsque les canots furent débordés, et que ceux-ci, n'étant pas munis de lignes d'embossage, chavirèrent en touchant l'eau. La seule grande baleinière, qui du roof, put être mise correctement à la mer, n'était pas pourvue dit-il, de biscuits de survie et la provision d'eau potable était saumâtre...

Quant aux causes mêmes du naufrage, il ne voulut jamais rien en dire, si ce n'est que «les vraies raisons ne seraient jamais révélées».

Edmond Van den Bossche, alors professeur à bord, se rappela avoir été réveillé à 5 h. du matin aux cris de «Alle hends aan deck!». Prenant alors contact avec le commandant, celui-ci lui déclara, en français : «J'aimerais que tout le monde soit debout, car il fait mauvais».

Convenant des années après, qu'«Effectief, er stond een wilde zee», il fut rabroué par J. Meulemeester en ces termes : «Maar nee Mon, het was maar een beetje deining...». Et l'ex-professeur, qui ne navigua plus par la suite, d'ajouter qu'il vit de nombreux cadets se noyer en plongeant dans l'eau, ou se blesser gravement en sautant directement dans la baleinière.

Lorsque son tour arriva d'y embarquer, elle se trouvait à niveau avec le pont du voilier ; il n'eut qu'à enjambrer les barres de théories pour se sauver.

Plus étrange, cette opinion personnelle recueillie auprès d'un ancien cadet de la 21e Promotion. Il ne fut donc pas du voyage du «DE SMET», mais fit ses classes, bien plus tard, à bord du 4 mâts-barque L'AVENIR.

Sa théorie sur le naufrage est assez singulière, car teintée à coup sûr, d'esotérisme.

Selon lui, un acte de malveillance, téléguidé par les Anglais, ne serait pas à exclure. En effet, ceux-ci nourrissant un sentiment exclusif d'impérialisme et de colonialisme, étaient farouchement opposés à l'oeuvre du Roi Léopold II, à celle du Congo belge et au fait que notre pays puisse disposer d'une marine.

(*) N.d.l.r. : Il est toutefois à noter que le 1er off. Van Zuylen avait déjà navigué comme «master» sur des 4 mâts de la compagnie anglaise Bank Line, avant de rejoindre la Belgique.



Carte postale remarquable, éditions «Nels» avec mention au verso «Wonderbare redding van L. Beelaerts tijdens de zeeramp van 16 april 1906» (sauvetage miraculeux de L. Beelaerts lors du tragique naufrage du 16 avril 1906). De la collection de Commandant (e.r.) Albert Beelaerts, neveu de L(eopold) Beelaerts.

Notre interlocuteur, se basant sur le texte d'une lettre adressée par le Roi Léopold II à son ministre en date du 3 juin 1906, prétend que le souverain, bien que parlant du Congo, utilisa à dessein, les termes «chavirer» et «riches épaves» qui furent aussi ceux de la perte du COMTE DE SMET DE NAEYER!

«Les adversaires du Congo poussent à une annexion immédiate. Ces personnes espèrent sans doute qu'un changement actuel de régime ferait chavirer l'oeuvre en cours de progrès et leur permettrait de recueillir de riches épaves».

(cfr. «Belgique et Congo: l'élaboration de la Charte Coloniale». Jean Stengers - 1963).

Il ne fait aucun doute conclut-il, que le naufrage du navire-école est une «affaire à secret d'état»; que de grands commis furent au courant et que ce sont là les raisons pour lesquelles le procès fut tiré en longueur, jusqu'après la mort de Léopold II, le 17 décembre 1909.

Laissons-lui la paternité de cette théorie pour terminer par quelques éléments plus concrets.

De l'étude des causes et circonstances de naufrages qui

eurent lieu au cours des ans - Selon le Bureau Veritas, rien qu'en 1905 pas moins de 1.038 navires de tous types sombrèrent de par les océans, et 13.000 furent recensés entre 1824 et 1962; causant la perte de 1.700.000 personnes - il ressort qu'au-delà des causes météorologiques, techniques et/ou mécaniques, de nombreux navires furent victimes d'intrigues socio-économico-politiques. Intrigues relevant de la corruption morale d'hommes. Et pour couvrir compromissions, laxismes, silences et faiblesses coupables, des rapports d'accidents furent altérés, plongés dans l'incohérence ou l'incomplet.. volontaire. Le pseudo-mystère sert à masquer complaisances et complicités. Lorsque de tels faits sont mis à jour, ce sont rarement leurs instigateurs, ces criminels de haut niveau, qui sont condamnés. Bien plus, ils désigneront lampistes et honnêtes capitaines pour endosser toutes les responsabilités de leurs bassesses.

Sans accréditer cette thèse plus qu'une autre au cas présent - qui le pourrait d'ailleurs? - constatons une fois de plus, que les composants d'un naufrage sont souvent multiples et que la Vérité est toujours très complexe à cerner, lorsque l'on traite des choses de la Mer!





DE TOEKOMST ALS WERKTERREIN



PB 4, 6000 Charleroi

Requiem voor een oude M.M.S.

Door Oppermeester (o.r.) J.-B. Dreesen



Met een matige vaart rijden wij over eenzame wegen door het golvend landschap van het ISLE of GRAIN. Een eiland dat het al sedert jaren niet meer is, net als het ernaast liggende ISLE of SHEPPEY. Ook in de Thamesmondong heeft in de loop van de eeuwen het regularisatieverschijnsel de oevers recht getrokken.

Rechts van de baan wijst een pijl naar STOKE. We slaan, op goed valle uit, rechtsaf. We zoeken naar STOKECREEK en die kan logischerwijze niet anders dan in de buurt van STOKE liggen.

Aan een klein Normandisch kerkje halten we even. Ik draai het venster van de wagen open en vraag, aan twee kleine jongens die in het stof van de straat een onbekend spel spelen, naar Stokecreek. «The small raod just behind the church» antwoordt de grootste van de twee met radde tong en vrijmoedige blik» and it isn't so far». We danken «for the information» en draaien achter de kerk een hobbelige landweg in.

Na een paar honderd meter staan we voor een scheefgezakte hekkepoort die de toegang afsluit tot, wat op een verloos bordje als STOKECREEK MARINA vermeld staat. Marina is een groot woord voor wat zich aan onze blik onttolt. In het slijk van de vele geulen van een uitgestrekt slikken- en schorregebied liggen tientallen boten, van alle slag, kris-kras door elkaar. Oude karkassen liggen er recenter motorboten en zeiljachten.

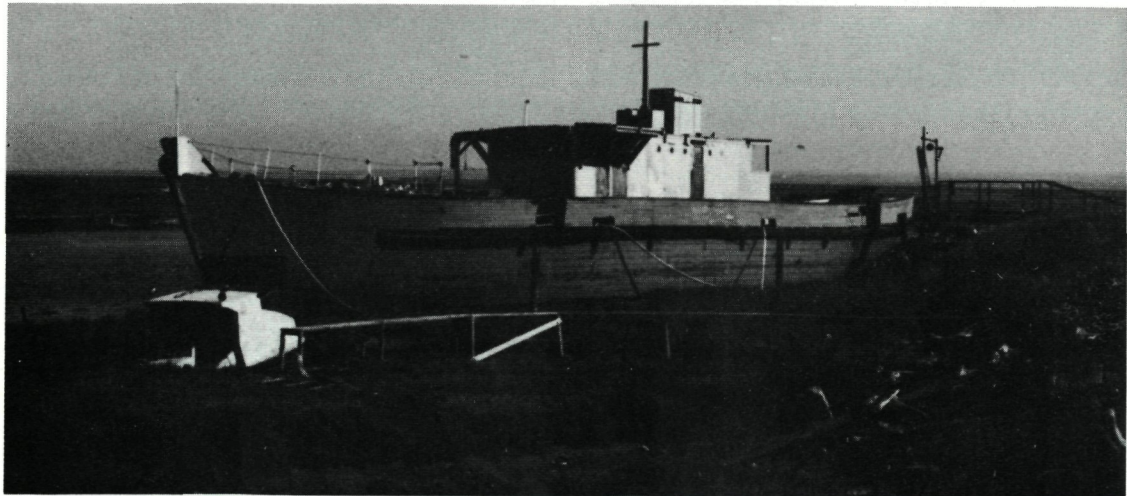
Verderop verbreden de kronkelende geulen om uit te lopen in het horizontwijde water van de Medway. Recht voor me, op de horizontlijn, herken ik de mistige contouren van Sheerness. Rechts, dwars van me maar dieper inland ver-

moed ik Chatham en Rochester. Links staat een enorme krachtcentrale. «Die was er in mijn tijd nog niet» denk ik, een tikkeltje superieur en pretentieus, aan 42 jaar terug. Na de weidsheid van de horizon te hebben afgetast concentreer ik me op de onmiddellijke nabijheid. Het geulenstelsel strekt zijn modderachtige slijkbeddingen in de meest grillige vormen uit tot vlak voor mijn voeten. In al die geulen liggen boten. Oude karkassen waar geen mens meer naar kijkt. Motorboten allerhande naast kleine en grote zeiljachten. Aan boord van sommigen onder hen zijn er mannen aan het werk. Op anderen zit men gewoon op de vloed te wachten om uit te varen.

Links in m'n gezichtsveld steekt een massa in het zeer bekende «navygray» aan weerszijden van de hoogopgegroeide flora van een scharreterp uit. We stappen uit de wagen om rechtstaande beter te zien. De grijze massa is een mastloze M.M.S. Net als de andere vaartuigen ligt ook hij in een geul, die echter iets breder is.

Een paar oude verweerde trossen, die voor en achter naar de wal lopen moeten hem ogenschijnlijk ter plaatse houden. Of dat nodig is blijft een vraag. Door zijn gewicht en de vele opeenvolgende ebbes en vloedde heeft het schip zich in de slijkbedding een zaate uitgeschuurd, waarin het nu vastligt. Als ware het zijn laatste rustplaats.

Aan dek heerst een onbeschrijfelijke rommel, waarin ik echter toch een bepaalde orde meen te herkennen. Het geeft zo de indruk dat iemand hier hopeloze pogingen doet om er toch nog iets van te maken. Voorzichtig stap ik door het hoge gras wat dichterbij. Mijn blik valt op een klein bordje dat boven aan de dekopbouw is vastgenageld. Hierop kan



ik «M.M.S. 191» ontcijferen.

Dat is dus het schip waar ik 40 jaar geleden als nieuwbakken coxswain met een spiksplinternieuwe bemanning aan boord stapte. Mijn gedachten trachten die tijdspanne te overbruggen. Ik kijk naar de datum op mijn horloge, 14 juni. Het is waarschijnlijk puur toeval maar plots realiseer ik me dat het, dag op dag, 40 jaar is sedert ik er aan boord stapte. Ik kan niet aan boord want het schip ligt te ver in de modder. De enige toegangsweg blijkt een loopbrug te zijn. Die is echter opgehaald en met een ketting en een hangslot verzekerd. Weer zo'n teken dat er nog mensen schijnen te zijn die zich het lot van dit oude vaartuig aantrekken. Speurende laat ik mijn ogen langs de deklijn gaan; Mijn blik blijft steken op een breukvlak, iets voor de midscheeps. Aan weerszijden loopt het dek naar dit punt op. Plots realiseer ik me dat de «191» hier ligt met een gebroken rug. Het ergste dat een schip kan overkomen.

Werkgrage handen schijnen er toch nog iets van te willen maken, want de grijze verf op het bovenschip is recent aangebracht. Dit laagje verf kan de onderliggende kankerplekken slechts gedeeltelijk verdoezelen en de gebroken kiel helemaal niet.

Een immense treurnis maakt zich van mij meester. Ik voel me rot. Er wellen tranen in mijn ogen op als ik me de deerniswekkende toestand realiseer waarin het schip zich bevindt. Weer gaan mijn gedachten naar 1946. Zoveel herinneringen komen op en worden plots weer levendig. In de schemer van het dekhuis meen ik schaduwen rond te zien waren en aan dek zweven er schimmen. Als ik goed luister klinkt me het typische kreunen van het schip in een zeegang in de oren. Het ruisen van de wind in het hoog-opgegroeide shorregras vervormt zich tot stemmen.

«Hard to port» «Midscheeps» «Steady» «Op koers twee vijf nul» «Tiensbon mon vieux, tiens bon» «Maintenant, Let go» «Stand by for out sweeps» «en uitdraaien maar» «Ne

lache rien, mon vieux, ne lache rien» «Hoe lang nog, verdomme»

Bevelen, losse woorden, vloeken in een mengelmoe van Engels, Nederlands en Frans. Als in een poppentheater verschijnt bij elk van de stemmen, die ik meen te horen, een sedert lang vergeten gezicht of gestalte.

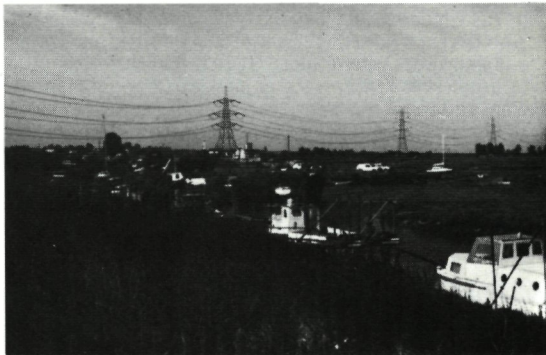
In gedachten zie ik ons weer zeulen met dan boeien van het voordek naar het achterschip. Weer klinkt me het knarsen van de L.L.trommel even feestelijk in de oren als toen, wanneer na een lange dag zwaar werk het IN SWEEP werd gegeven.

De stemmen en geluiden vervagen echter weer. Ze sterven weg in een ver verleden. Er blijft niets dan het schip en ik en daarboven het ruisen van de wind over de troosteloze vlakke.

Ik voel me nu beter. Vertrouwd met de toestand en de omgeving, meevoelende met het schip. Geruisloos trekt de vloed zijn weg door de geulen en dekt, langzaam, de oneer van de modder af. De «191» ligt er nu al beter bij en is bijna volledig omringt van water. Zo mag ik het liever. Als een schip moet sterven laat het dan in zijn element gebeuren.

We praten nu met elkaar. Of beter gezegd, ik praat in mezelf maar voor het schip mee, zonder dat ik hierbij een antwoord verwacht dat ik echter toch krijg. We spreken over de «goede oude tijd». Toen «ons» schip nog volledig was uitgerust voor zijn taak en van een nijverige bemanning de beste zorgen kreeg. Hoe het als een van de 360 anderen zijn steentje bijbracht voor de veiligheid van West-Europa. Hoe het daarna stelselmatig werd uitgeleefd, zonder dat het nog iets meer kon geven dan beschutting en woonruimte.

Zonder de nooit aflatende zorg van de bemanning begon de aftakeling. De kruipende aftakeling die zoveel mooie en goede schepen aan een armzalig einde bracht. Uiteindelijk kwam dan de genadeslag in het slijk van dit desolaat slikken- en schorregebied.



We zwijgen beiden, begrijpend. Ik maak me even los uit de ban de «191». Wat verleggen, bijna verontschuldigend mompel ik iets, van een paar fotos maken. Ik beschouw het als mijn plicht de vroegere scheepskameraden over het lot van de «191» in te lichten. Niet alleen met woorden maar ook met een paar beelden. Ik krijg zoiets als een begrijpend knikje. Of was het misschien de vloed die nog even de boeg lichtte. Haastig doe ik voort, want het moet

pijnlijk voor een oud schip in die toestand aan de openbaarheid te worden prijsgegeven.

Er valt ons nog enkel afscheid te nemen. Dat gebeurt zoals altijd tussen oude scheepskameraden, kort en goed. Met een laatste blik en groet aan de goede ouwe trouwe «191».

Troosteloos waait de schrale noordoostenwind over de schorren en slikken van Stokecreek in de Medway.

juni 1986

De «MMS 191» in het jaar 1952 te Gent.
(Uit het fotoarchief van Neptunus)



KB-Vernieuwbouwlening

Maak nú van uw "home"
een "sweet home"

Beter bij de bank van hier

50 JAAR



Le Drapeau

Nouvelle

Raymond Ceuppens

La nouvelle que Neptune a le plaisir de présenter à ses lecteurs, aujourd'hui, est d'un ancien de la Force Navale: Mr. Raymond Ceuppens, qui servait aux «OPS» du Comar Ost, en 1956.

Prix Victor Rossel 1982 pour son roman «l'Été pourri», (Editions Denoël) Raymond Ceuppens, passionné de marine, peintre de la vie des marins, de leurs bateaux, leur a consacré jusqu'ici la majeure partie de son oeuvre: «*Sous la grand-voile*», voyage mystérieux de la goélette de Bel-Espoir, «*A bord de la Magda*», recueil de nouvelles autour du vieux cargo qu'est la Magda, *Le bar des tropiques*, ses livres (aux Editions Denoël) dépeignent souvent sous un mode mélancolique et nostalgique l'atmosphère marine qui se dégage des bords de l'eau, des ports, où sommeillent dans quelques darses oubliées de vieux navires délaissés. ... Old ships never die ...

Le Drapeau raconte la peine inexprimée du matelot Peter qui voit vendre par son skipper vieillissant le bateau sur lequel il laisse une part de son coeur.



Peter avait bu; il était à la limite du vacillement quand il était remonté sur le pont et le Patron l'avait remarqué. Il lui avait demandé sèchement si il prenait de l'avance sur la fête. Peter n'avait pas répondu; il avait fait un geste des épaules et s'était dirigé vers l'avant. Une des portes du capot était ouverte, il voulut la refermer d'une poussée du pied et se sentit glisser. Il pensa qu'il avait commencé à geler, mais la gluance du pont sous le caoutchouc de sa botte ne ressemblait pas à la dure brillance granulée d'un verglas. Il se baissa pour voir ce qui le faisait déraiper: c'était une coulée graisseuse qui s'allongeait jusqu'au pied du mât. Il maugréa: «Deux jours qu'il est vendu et ce bateau est déjà dégueulasse.» En contournant le capot, il trébucha sur un marteau oublié et il jura. Par habitude d'ordre il ramassa l'outil, le posa sur la lisse et il soupira longuement.

Des camions passaient sur la route de l'autre côté du canal; les feux clignotaient entre les piles du pont, balayaient la base des tanks à mazout puis disparaissaient, remplacés par les feux rouges qui s'amenuisaient en tremblotant. Il n'y avait presque pas de vent, une odeur de bois brûlé venant d'un chantier sur l'autre rive passait dans le brouillard froid. Peter regarda vers l'arrière, Le Patron

engoncé dans son paletot parlait à quelqu'un qui se trouvait à l'entrée du rouf. Venant de la timonerie, une ombre l'interpella et la silhouette raide du Patron disparut. «Il est fin saoul le Patron» pensa Peter. «Autant qu'il soit comme ça, le pauvre vieux». Il fut sur le point de dire clairement: «Pauvre vieux con», mais il rattrapa sa pensée et dit: «Pauvre vieux type», parce qu'il le supposait à cet instant réellement plein de chagrin.

Peter ne savait plus très bien ce qu'il était venu faire à l'avant, le beaupré était rentré et reposait de travers sur le treuil dans un désordre de chaînes et de cordages. «quelle idée d'avoir amené ce bateau ici» dit-il, «Un voilier sur un canal ... Imbéciles ...».

Il ne comprenait pas pourquoi le Patron avait amené son bateau, ce gros voilier de trente mètres, presque inmanoeuvrable en eaux intérieures sur ce canal, à seule fin semblait-il de procéder au démantèlement. En réalité il ne savait rien de ce qui se passait, le Patron avait un jour décidé de vendre son bateau parce qu'il était ruiné, vieilli et, semblait-il, malade. Il avait renvoyé les deux matelots et trouvé en quelques jours un acheteur.

Peter avait assisté à la vente de la vieille goélette - il tenait à ce que l'on dise «Ketch» et l'acheteur lui avait été quelques instants sympathique parce qu'il appelait aussi le «Helena Vanger» un ketch. Il avait mené le futur propriétaire en canot autour de la coque, pour qu'il l'inspecte, pour qu'il se rende compte - et Peter avait tout fait pour cela - que c'était un très vieux bateau, fatigué à l'avant et accidenté à l'arrière babord. Il avait aussi assisté à une discussion, assez brève pour l'achat du bateau, qui s'était tenue dans le carré. Le Patron en costume, le visage flamboyant, avait vanté son bateau; l'acheteur semblait avoir déjà tout réfléchi, tout conçu, tout organisé. Le prix ne lui avait pas paru une question importante, ni les actes de vente ni la nouvelle destination du bateau. Seule l'intéressait l'immédiate installation d'un moyen de chauffage et un démantèlement rapide. Il expliquait: «Dès qu'on a une grue, on coupe les haubans et on enlève les mâts, comme ça ... Clac, clac, clac, clac ...». Il faisait avec ses deux mains le geste de manier une immense cisaille qui aurait sectionné les épissures au ras des ridoirs!! Peter avait aussi montré la cabine avant, il avait soulevé le plancher pour montrer le contre-vaigrage pourri, et, à l'arrière, les varanques noircies par un début d'incendie. L'acheteur regardait à peine, s'intéressant plutôt à l'espace du carré, à la toilette en bon état, à la possibilité de placer une douche ... «Après avoir remplacé toutes les pompes ...» avait dit

Peter à mi-voix, et le Patron avait froncé les sourcils. Dans la coursive avant il lui avait soufflé: «Ne parle pas de tout ça, imbécile...», il veut mon bateau pour le transformer en charter et mener les touristes en Méditerranée... Laisse le faire, la seule chose qui l'intéresse c'est de couper le carré en morceaux pour en faire des cabines... Et moi ce qui m'intéresse c'est de vendre mon bateau...» Le Patron jura plusieurs fois, il tendit à Peter la bouteille de whisky qu'il tenait à la main. «Tiens, bois un verre et tais-toi...» Peter s'était versé du whisky dans un verre à bière et l'avait vidé en grimaçant à chaque lampée. «En Méditerranée, mon Dieu, un Baltic Trader de plus de cinquante ans en Méditerranée, et avec des touristes...» Après il était resté silencieux. L'acheteur et le Patron parlaient anglais et allemand et il comprenait de plus en plus mal, il sentait que la trop forte dose d'alcool prise d'un coup l'enivrait. Par habitude de déférence, il restait debout, à peine appuyé contre la porte de la coursive qui menait à la cabine avant. «Un si vieux voilier...», «... Un des derniers voiliers...» «... Un des derniers voiliers de commerce...» Il s'accrochait à cette formulation, «Dernier voilier de commerce», cela l'accommodait parce que le «Helena Vanger» avait, tout récemment encore, transporté quelques marchandises refusées par tous les autres caboteurs.

Peter se persuadait, comme le Patron l'avait fait pendant des années, que le Helena Vanger aurait encore pu servir - de temps à autre - à transporter quelques frets, et cela lui avait donné le furtif et ténu espoir de racheter lui-même, un jour, le vieux voilier. Sur le pont, pendant que l'acheteur s'activait à concevoir les transformations à apporter au bateau, le Patron s'était approché de Peter: «On va remonter le canal et faire démâter au Yacht-Club...» «Pourquoi au Yacht-Club?, on peut faire démâter n'importe où au port...». «Parce que le type va embarquer là son équipage... et donner une petite fête au Club House...» Peter jura grossièrement. «Comme ça je verrai comment il sera sur mon bateau» dit le Patron, «Il dit qu'il a déjà navigué, qu'il a été officier radio...». «De toute façon, on ne verra rien de ce qu'il sait faire» dit Peter, le canal c'est une promenade au moteur...». «Justement, avec le Helena Vanger sur un canal ce n'est pas si simple».

De fait, Jurgen devenu le nouveau propriétaire du Helena Vanger ne s'était pas occupé de la navigation; il ne cessait de parcourir le bateau en couvrant les pages d'un carnet de notes. De temps à autre il interpellait le Patron et lui faisait part de telle transformation ou de tel aménagement qu'il projetait. A un moment, alors que Peter barrait à l'approche d'une écluse, le Patron dit à Jurgen: «Vous pouvez racheter le Bosco avec le bateau si vous voulez». Jurgen sembla un instant intéressé, mais Peter se renfrogna et détourna la tête. Il n'y eut pas de suite à l'étrange propos du Patron.

Le soir même, Peter avait commencé les travaux de préparation au démâtage. Il avait démonté les feux accrochés au haubannage et les avait montés sur le toit de la timonerie, ensuite il avait rétabli le circuit électrique, peinant dans le carré surchauffé par un appareil de chauffage au gaz. Le nouvel équipage s'y installait ou plutôt s'appropriait à fêter son installation et Peter s'étonnait de cette douzaine d'homme en cirés jaunes luisant à la flamme trop haute d'une lampe à gaz et de femmes emmitouffées dans des tricotés opulents. Il pensa que c'était d'étranges gens pour mener un bateau comme le Helena Vanger. On l'accueillait amicalement, mais il ne ressentait envers ce monde ni amitié ni animosité ni même aucun intérêt. Le Patron et Jurgen s'affairaient autour du vieux moteur Tuxan et dans la timonerie. Il sembla à Peter, qui les croisait de multiples fois, que s'établissait entre les deux hommes une sévère complicité propre aux gens que lient de troubles intérêts divergents. Il s'en sentait d'autant plus exclu et étranger et un confus sentiment de solitude, de déperdi-

tion de vie l'effleura. Il avait entière conscience qu'il passerait des dernières heures sur le Helena Vanger; il travaillerait tard dans la nuit, encore le lendemain, à aider au démâtage. Ensuite il bouclerait son bagage, quitterait pour toujours le voilier et vraisemblablement la navigation à voile. «C'est la deuxième fois que je quitte un bateau pour toujours...». Il avait dit cela au patron, un peu incidemment, et le Patron s'était détourné, Peter avait vu ses mâchoires marbrées de rouge se serrer sous la moustache grise.

A 22 heures 30 le Patron l'avait appelé. «Jurgen tient à une petite cérémonie avant la fête de ce soir...». «Quelle fête?». «Un dîner au Club-House du Yacht-club... pour fêter l'achat du Helena Vanger...».

«Il n'y a pas de quoi faire une fête...» dit Peter, et le Patron avait ricané: «... Allons, on a besoin de toi». Tout le monde était monté sur le pont, les femmes debout sur le rouf machine devant la timonerie riaient un peu, les hommes entouraient Jurgen qui tenait à bout de bras un tissu blancâtre. Le Patron s'approcha, les mains en poches. «Allez Peter, c'est à toi, amène le drapeau».



Peter leva la tête et remarqua qu'une fine neige commençait à tomber. Le drapeau détrempé pendait entortillé dans les haubans tribord. Le Patron avait insisté pour qu'il soit hissé au dernier voyage. «N'importe où, je me fous des règlements, je veux qu'on voie que c'est un bateau d'ici...» «Allez, Vas-y». Le commandement avait été si étrangement dur et la voix si pleine de cassure que Peter l'avait senti comme un sanglot d'ivrogne. Il avait mis quelques secondes à trouver la drisse dans la demi-obscurité. Le large pavillon s'accrochait dans les haubans et arrivait, torché et déjà enneigé, à hauteur des ridoirs. Jurgen s'était avancé et avait dénoué la drisse du guidant. La neige brusquement se mit à tourbillonner glacée. Jurgen s'activa,

accrocha le tissu qu'il tenait maintenant sous le bras et hissa. Le pavillon se déploya brutalement et monta en claquant, invisible dans les volutes de neige.

«C'est le pavillon de mon grand-père ..., il était commandant de U Boot ... A la première guerre ...» articula Jurgen. Il resta quelques secondes les yeux levés. La neige se déposait sur ses lunettes et il sembla à Peter qu'il frissonnait.

«Bon, on y va» dit le Patron et il tourna les talons.

Peter resta sur le pont, Roulé en boule contre la lisse, le drapeau descendu se couvrait de neige. Jurgen fut le dernier à quitter le Helena Vanger. En haut de l'échelle de quai, il se retourna puis se mit à courir pour rejoindre le groupe qui se dirigeait vers le club-House.

Peter resta un moment appuyé au berceau du canot saisi sur le rouf. Un éclat de lumière jaunâtre passait par la claire-voie et éclairait le dessous de la bôme, la neige commençait à recouvrir le pont et à s'accrocher au grément, elle virevoltait dans les cônes lumineux des lampes du quai. A certains moments, le vent la chassait dans l'axe du canal

et les flocons entraient en tourbillonnant par les portes du rouf restées ouvertes. Peter descendit au carré, l'appareil de chauffage était en veilleuse et l'éclairage baissé, la lampe accrochée à un chaînette sous la claire-voie. La table était couverte de verres et de bouteilles, le plancher et les couchettes encombrés de sacs de couchages, de bagages et de boîtes en carton remplies de victuailles et d'ustensiles de cuisine. «Ils viennent camper ici ...», dit Peter. «Ce ne sont pas des marins pour laisser un bordel pareil dans un bateau ...». Il vida un verre abandonné à demi-plein et remonta sur le pont, ramassa le drapeau et le secoua pour en faire tomber la neige qui commençait à geler. «Mon Dieu c'est bien fini maintenant, ce n'est plus notre bateau ...». Il roula le drapeau et le serra entre ses bras croisés sur sa poitrine. Ivre, il tituba jusqu'à la timonerie, trébucha sur le haut seuillet et s'accrocha à la barre. Il ouvrit sa veste et y enfouit le drapeau. La glaciale humidité transperça immédiatement son tricot et gela son torse. Il toussa deux fois et s'endormit, debout, courbé sur la barre, le front appuyé à la vitre du compas.



WIJ KREËREN DE VOORUITGANG

ESSO Belgium maakt integraal deel uit van de Exxon-groep, de belangrijkste onderneming ter wereld. In ons land is ESSO Belgium zeker één van de meest dynamische bedrijven.

ESSO Belgium beschikt over een modern uitgeruste raffinaderij te Antwerpen en kan gebruik maken van een zorgvuldig opgebouwde know-how en van een wereldwijde ervaring. Niet alleen om kwaliteitsprodukten op de markt te brengen maar ook om gekwalificeerde diensten te verzekeren.

Dat vereist uiteraard een marketing-politiek op lange termijn. Een onderneming als ESSO doet méér dan antwoorden op de vraag van het publiek. Zij loopt erop vooruit. Oplossingen zoeken voor de hedendaagse problemen: energiekrisis, de strijd tegen milieuvervuiling...

Altijd opnieuw investeren dus. In mensen en in kapitaal.

Om de vooruitgang te creëren.



ESSO BELGIUM divisie van S.A. ESSO N.V.

Korvet (II)

Door Kapitein ter Zee (o.r.) P.M.J. Van Schoonbeek

KONVOOI

Indien ik een ergen vijand had
En mijn wraak mocht aan hem boeten,
Zoo wenschte ik dat dan
Hij zou convoyeren moeten
En wel van Texel naar de Oostzee,
Met veel koffen, smakken en fluiten,
Pinken ook al mee
Die dient men uit te sluiten.
Dan een weinig tenenwind.
Donkere maan, de zon vroeg onder
Die zich dan niet verlegen vindt
Dat is voorwaar een knappe donder.
Want, doet men voor een «afhouden» sein,
Dan gaan er twintig aan het leven.
Een ander zegt: wat raakt het mijn,
Ik kan mijn zeilen snoeven.
Ginds is een kof een mijl aan de lij,
Daar fluiten, die te loefwaarts knijpen,
Maar veel te stom zijn allebei
Of zij willen maar geen sein begrijpen.
Het enigst wat dan overschiet
Is door boete hem te buigen,
Want als men een kogel op hen schiet
Dan valt het heel konvooi in duigen.
De een houdt bij, de andere houdt af,
De derde laat zijn marszeil lopen,
De vierde zet weer alles bij,
De duivel mag dat samenknopen.
Verbeel j dan zoo'n grap bij nacht ...
Dat kan geen Christenvolk rooyen,
Ik ben nog liever ratelwacht
Dan commandant van die convooien.
Slot.

Die zijn vader of moeder heeft vermoord,
Zijn kinderen aan het spit gebraden,
Zijn vrouw gehangen aan een koord,
Die geld en goed heeft opgeteerd
Die ooit iets goed heeft willen leren
Is bij mijn ziel nog veel te goed
Om naar d'Oostzee te convoyeren.

Oud Hollands gedicht.



Uit het aangehaalde gedicht blijkt dat de voorvaderen van onze noorderburen niet bijzonder veel hielden van «convoyeren». Eeuwen nadien zou deze beoordeling nog altijd actueel zijn.

Volgens de Oxford Ditionary is een konvooi: «a fleet or number of merchant ships under te protection of ships of war, powerful enough to defend themselves.» Had die bepaling maar juist geweest; elders zal ik trachten de lezer te overtuigen dat het veelal het tegenovergestelde was.

Tegen alle internationale overeenkomsten in werd het Britse passagiersschip, de s/s Athenia, op 3 September 1939 door de Duitse U 30 getorpereerd.

Getrouw aan de ondervinding van de 1ste wereldoorlog, dat groepsverband meer veiligheid biedt dan onafhankelijke scheepvaart, werd het konvoosysteem ingesteld. Er kwam heel wat kijken, alle diensten aan wal moesten zich aanpassen aan een nieuw ritme van aankomsten en afvaarten en van de koopvaardijvloot werd er verwacht dat

zij zich overnacht aan een militaire discipline zou onderwerpen. Al deze moeilijkheden werden overwonnen en wanneer in 1941 de konvooien hun definitieve vorm hadden aangenomen, voeren zij als regelmatige lijndiensten. In 1943 telde men zowat 80 verschillende konvoiroutes over de ganse wereld verspreid. Op de Atlantische oceaan liepen de voornaamste routes van Engeland naar Noord Amerika, Sierra Leone, IJsland en Rusland.

De keuze van de treks hield voor- en nadelen in. Grootcirkelvaart was de meest economische maar gemakkelijk te achterhalen door de vijand. Hoe noordelijker en trek hoe meer dekking er was van de luchtmachten gestationeerd in het V.K., IJsland en Canada. Dit maakte niet alleen de reis langer maar in de buurt van Newfoundland moest er in de lente rekening gehouden worden met ijsbergen en ijsvelden. Het voordeel was dat ijs een grote spelbreker was voor torpedoaanvallen.

Het grootste deel van de Britse invoer was van de U.S.A. afkomstig en de noord Atlantische scheepvaart was dan ook de drukste en het uitverkoren doelwit van de vijand. De snelheid van het konvooi moest rekening houden met deze van het individuele schip. Alhoewel oneconomisch werden trage konvooien van 6 tot 7 knopen en snelle van 9 tot 10 knopen ingelegd. Om de week vertrok er een traag en om de 10 dagen een snel konvooi in beide richtingen. Alles wat meer kon lopen dan 15 knopen vaarde alleen zonder verdediging.

In de kustgebieden en op de aanlooproutes voeren de schepen op twee rijen wegens de geringe manoeuvreerruimte. In open zee werden zij gewoonlijk op een tiental dwarsrijen gelegd met een onderlinge afstand van 1000 yards terwijl de afstand tussen de schepen in een kolom 800 yards bedroeg. Voor tactische redenen was de breedte altijd groter dan de diepte. Het aantal schepen kon variëren van 10 tot 80 bodems maar vanaf 1943 waren 100 schepen geen zeldzaamheid. Het grootste konvooi dat ooit de oceaan overstak telde 158 koopvaarders over 21 kolommen verspreid met een breedte van 10 zeemijlen en werd volledig door de Canadese marine begeleid.

Elk konvooi kreeg een identificatienummer bestaande uit de initialen van de havens of landen van vertrek en aankomst, gevolgd door een onlopend cijfer.

Het geheel stond onder het bevel van een commodore, gewoonlijk een gepensioneerde admiraal of een reserveofficier met de graad van «captain». Hij was verantwoordelijk voor de discipline van de handelsschepen, de veilige navigatie en de inwendige verbandingen waarvoor hij een kleine communicatiestaf meekreeg. Hij bleef echter de ganse tijd ondergeschikt aan het gezag van de escortecommandant was ook de rang mocht wezen.

Kustkonvooien die uiteindelijk het oceaankonvooi moesten vormen werden onder de hoede geplaatst van de meest ervaren burgerlijke kapiteins, die voor de gelegenheid ook commodore genoemd werden. Eén onder hen werd als vice-commodore aangeduid in geval de titularis mocht uitvallen.

Een konvooi bestond in de regel uit een mengelmoesje van al wat de koopvaardij aan te bieden had. Het ging van de meest moderne handelsschepen tot de legendarische «Liberty ships» en de meest oude krengen, die uit pure ouderdom in zwaar weer durfden zinken zonder de minste vijandelijke interventie. Neutrale scheepvaart mocht ook meevaren en zo kon het gebeuren Zwitserse en Zweedse schepen in gezelschap te hebben. De Zwitsers hadden sedert jaren een aantal schepen onder nationale vlag bemand met Rotterdam als thuishaven. Na de val van Europa hadden zij Marseille hiervoor uitgekozen. De Zweden waren in de grond niet zo erg neutraal daar hun schepen door de Britten gecharterd werden en hun kogellagers zowel aan de geallieerden als aan Duitsland verkochten.

Een reeks gedemilitariseerde Engelse snelboten, onder

koopvaardijvlag, raasden de ganse tijd aan 35 knopen tussen Schotland en Zweden om onder de neus van de Duitsers kogellagers af te halen. Voor meer veiligheid moesten geladen tankers in het midden van het konvooi post vatten. Soms voerde er een «rescue ship» mede, die de bemanningen van de gezonken schepen moest oppikken. Het waren gewoonlijk gedemilitariseerde oorlogsschepen onder koopvaardijvlag, die echter het statuut van het Rode Kruis niet bezaten daar enkele onder hen H.F.D.F. voerden. Maar een «Rescue ship» was een luxe en de reddingsopdrachten werden veelal opgedragen aan het laatste schip in de kolom of aan de escorteschepen op de achterste posten van het scherm.

Posthouden was een lastige taak voor de handelsschepen daar zij allen verschillende kritische snelheden hadden en de meesten trachten de trillingen te vermijden door een weinig te snel of traag te varen wat dan weer gevaar voor aanvaringen schiep.

's Nachts werd er natuurlijk verduisterd en met zwaar weer en slecht zicht en vooral met schepen in ballast kwamen van een behoorlijke formatie maar weinig in huis.

Radar bestond maar alleen voor oorlogsschepen en het posthouden moest geschieden met behulp van de sextant en de masthoogte van de voorligger. Gedurende de nacht werd de masthoogte vervangen door blauwe lichtjes die ook moesten dienen om op kiellinie te blijven. Bij mist werden spatschijven gevierd in vervanging van al het vorige. In verband varen eiste natuurlijk constante verandering van omwentelingen, een procedure waaraan de koopvaardij de pest had, en wij hoorden wel eens praten van ruzie tussen dek- en machinepersoneel wanneer er teveel aandacht werd besteed aan deze discipline.

Na een storm werd er altijd een escorte afgedeeld om de schepen te tellen want er gingen er altijd enkele zoek, die terug naar het konvooi moesten geleid worden. Groot was altijd onze verbazing wanneer er één teveel geteld werd. Het was dan gewoonlijk een schip van een tegenliggend konvooi dat afgedwaald was en gewoonweg ingepikt had in het eerste wat hij tegenkwam.

«Stragglers» waren schepen die voor technische redenen hun snelheid niet konden ophouden en achteruit vielen. De ontdekking van een afvallers door een U boat was dan ook bijzonder gevaarlijk want dat beduidde dat er ergens voorop een konvooi in de buurt was. Een «straggler» voor wie het duidelijk werd dat hij niet meer kon inlopen, opende dan een verzegelde omslag waarin verdere instructies te vinden waren: gewoonlijk een nieuwe route flink buiten de trek van het originele vaarschema.

Het gebeurde wel eens dat de zenuwen van de koopvaardijkapiteins onder de «stress» bezweken en tegen alle bevelen in het afstapten om een «stragglers» route te volgen. Zij werden «rompers» genoemd en hadden wel een kleine kans op succes indien zij over een hoge snelheid beschikten maar meestal resulteerde dit in een catastrofe. Schepen die rook maakten speelden ook flink in de kaarten van de vijand en signaleerden onze aanwezigheid voor mijlen in het ronde.

Maar kolenbranders, en toen waren er nog heel wat, konden dit nu eenmaal niet vermijden en waren onvergevelijke zondaars.

Met soms 3000 mensen aanwezig op een beperkte oppervlakte werden er dagelijks tonnen vuilnis geproduceerd. Het dumpen van afval was ook een manier om zijn tegenwoordigheid te verraden en alles moest dan maar aan boord gehouden worden tot een haven bereikt werd. Zo als men er zich had kunnen aan verwachten, was de seinerij een van de zwakste punten en werd met opzet zo eenvoudig gehouden.

De verbindingsmiddelen bestonden uit internationale vlaggen en de seinlamp terwijl de radio alleen maar in bijzonder noodgevallen mocht gebruikt worden. De admiraliteit

had een speciaal codesysteem uitgewerkt waarmee koopvaardij en marine onderling konden praten. De officier van wacht had het niet gemakkelijk; buiten zijn alledaagse taken moest hij daarbij posthouden en vlaggen en seinlamp hanteren, iets waarvoor wij twee geëfende signaleurs per wacht hadden. 's Nachts werden de koersveranderingen en spoedseinen door middel van gekleurde lichten overgemaakt, die in de mast gemonteerd waren.

Schepen die met een oostvarend konvooi moesten meevaren waren afkomstig van New York of Halifax in Nova Scotia. De meerposten van deze grote ankerplaatsen konden rekening houden met de plaats die elk schip in het konvooi moest innemen en alles verliep hier bijzonder soepel. In het Verenigd Koninkrijk lag de situatie anders. Ha-

vens zoals Londen, Glasgow, Bristol en Belfast leverden schepen, die in kleine kustkonvooien kwamen aanzetten om zich tot een oceaankonvooi te versmelten. Op het rendez-vous kon het soms een hele dag duren vooraleer men van een konvooi kon spreken en een humoristische opmerking van een van onze collegas klonk als volgt: «it looks like the Grand National, second time round».

En alhoewel wij praktisch nooit de gelegenheid hadden de bemanningen van de koopvaardij te ontmoeten had er zich een vriendschapsband tussen onbekenden ontwikkeld. Wanneer wij dicht bij hen voerden, werd er altijd flink geuifd. Wij waren er altijd van bewust dat het misschien de laatste maal had kunnen zijn want wij stonden allemaal op dezelfde lijst.



Een Atlantisch konvooi. ▼

▲ De baai van Halifax in Nova Scotia was een ideale verzamelplaats.



De aanwezigheid van een landgenoot was altijd een verheugend feit en toonde aan dat gedurende de ganse oorlog er altijd en ergens een Belgische vlag op de oceaan wapperde.

Alle handelsschepen waren bewapend met oppervlakte- en luchtafweergeschut dat bediend werd door detachementen van artillerieregimenten of gewoonweg door de bemanning zelve na een speciale opleiding. Gedurende de ganse oorlog behielden de bemanningen hun burgerlijk statuut maar men kan niet weerleggen dat zij een strijdende functie uitoefenden, die de onze evenaarde.

De inbreng van de geallieerde koopvaardijvloot in de totale oorlogsinspanning mag doorslaggevend genoemd worden. Zonder hen had het gewoonweg niet gelukt. Zij verloren 2828 schepen door vijandelijke actie en 30.000 mensen gaven hun leven waaronder 800 Belgen. Wij hadden veel respect voor deze jongens en wisten maar al te best dat zij het doelwit waren en het meeste gevaar liepen.

En hen zien verdrinken of verbranden liet een vieze smaak in de mond achter.

Indien men van een zuivere oorlog durft spreken, was de U boat oorlog misschien één van de minst vuile, in tegenstelling met luchtbombardementen en artillerieduels. Hier vielen niet alleen veel slachtoffers maar bijzonder veel gekwetsen.

Op de oceaan, ver buiten het bereik van vliegtuigen, sloeg de torpedo in, maakte een gat onder de waterlijn, schepen zonken, sommige zeelui verdrongen en sommigen werden gered.

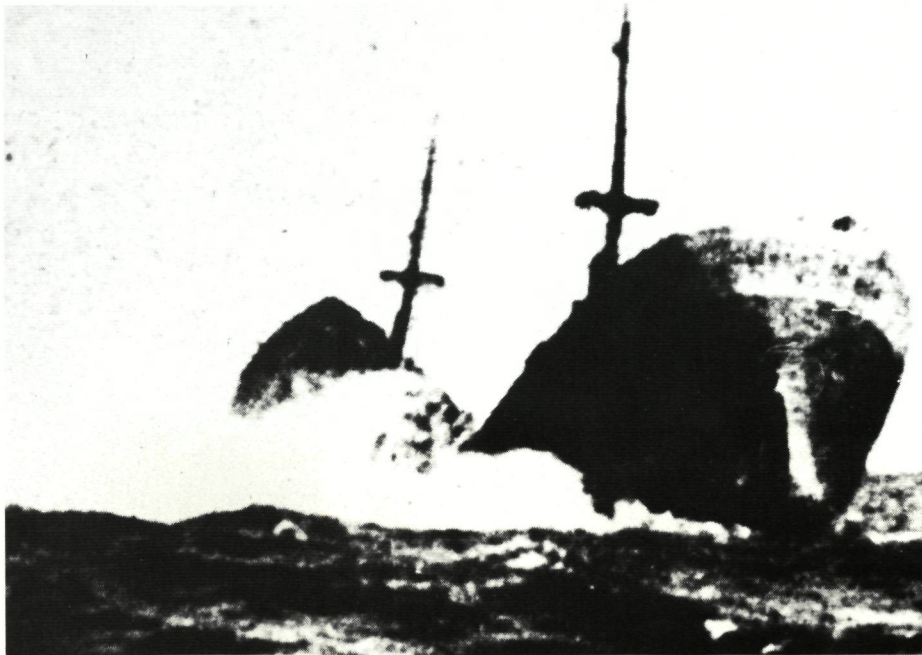
Maar ergens wisten wij altijd waar wij aan toe waren, ofwel in leven ofwel dood. En na een gevecht zonken de lijken en de wrakken, de overlevenden verdwenen over de horizon, in verkrachte zee nam haar rechten weer in en veegde alles weer schoon tot zelfs de dwaasheid van de mensen.

Belgen in de maritieme oorlog

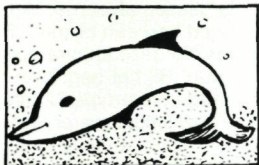
Onze verliezen in dienst van de zaak van de geallieerden beliepen zowat 60% van onze tonnemaat. Zijn deze verliezen in tonnemaat zwaar, en in vergelijking veel zwaarder voor België dan om even welk ander land van de wereld, de opofferingen aan manschappen waren nog veel pijnlijker. Zowat 3.000 Belgische zeelieden hebben onder onze kleuren gevaren, dag en nacht, winter en zomer, gedurende de lange oorlogsmaanden op zee, blootgesteld aan de ergste gevaren. Sommigen zijn terug naar zee gegaan na twee en drie torpederingen. Meer dan 800 zijn overleden, 35% van het effectief. Nooit in geen enkele strijdende eenheid, noch te land, noch ter zee, werd een dergelijke verhouding aan verliezen bereikt. Het land moet zich deze helden gedenken en tussen zoveel anderen, hulde brengen aan deze Belgen, gestorven voor het vaderland.

(Tekst ontleend aan INFORMAR)

Het lot van de Belgische cargo «Koningin Elisabeth». (Foto J. Van Puyvelde)



DE U BOAT



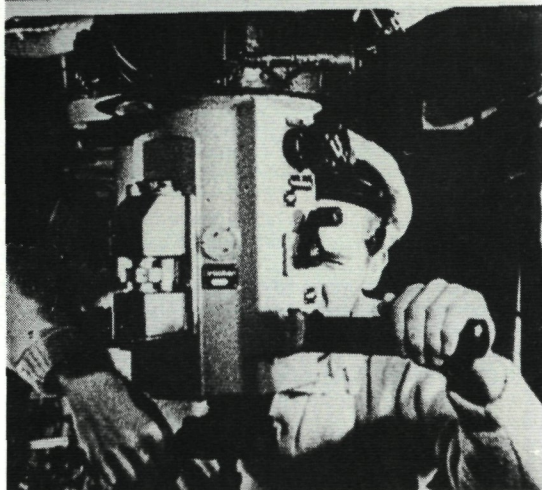
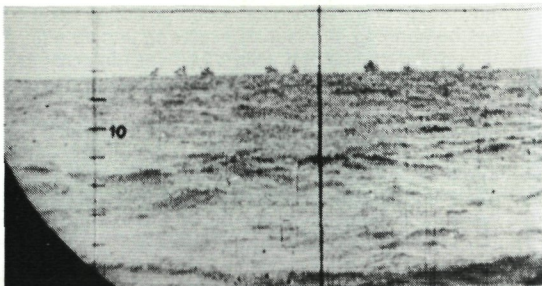
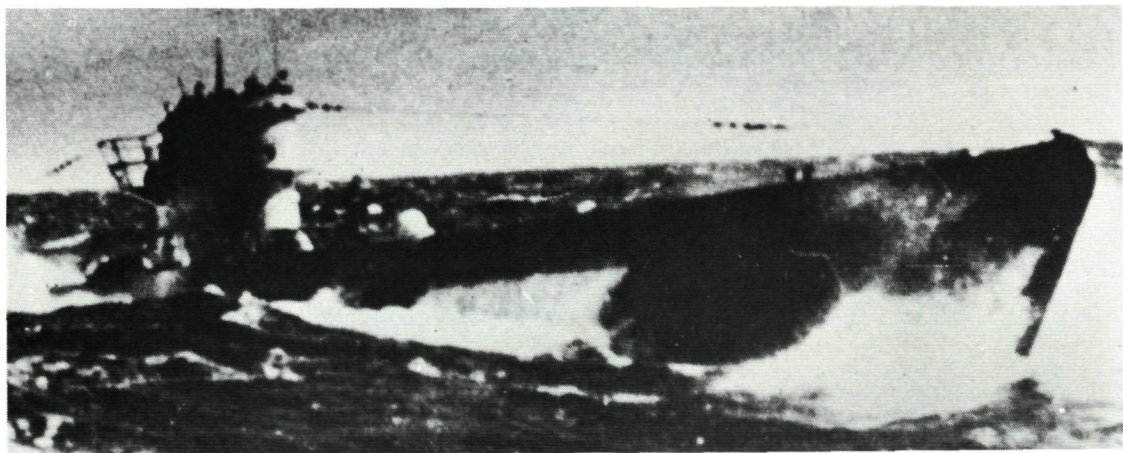
Het verdrag van Versailles van 1921 verbood Duitsland onderzeeboten te laten opereren. Toen de U1, de eerste boot van Hitler's regime in 1935 van stapel ging, werd er in Londen, Parijs en Washington weinig aandacht geschonken aan deze schending. Het was op zich zelf geen schokkend feit behalve dat het schip in secties gebouwd was en na enkele weken assemblage

van de helling ging. Maar het U boatwapen was geboren en de uitgroei en het commando aan KTZ Dönitz toevertrouwd. Een veteraan van de 1ste wereldoorlog. Hij wist mysticisme in zijn onderneming te pompen en recruteerde alleen gemotiveerd personeel dat hem tenandere tot het bittere einde trouw zou zijn. In 1939 waren er 60 boten operationeel.

Het aantal lag echter heel wat lager dan Dönitz's bedoeling, die op de generale staf af te rekenen had met oudere artillerieofficieren, die op dezelfde golfengete zaten als de Britten en alleen slagschepen wilden begunstigen. Teneinde prestige te winnen beval de chef van de marinestaf, admiraal Raeder, onbepaalde onderzeebootoorlog tegen de geallieerde koopvaardij. Het initiatief wierp vruchten af, in weinig tijd had Dönitz merkwaardig overwinningen geboekt en zijn wapen kreeg het groene licht. Er werden in het geheel 1162 eenheden gebouwd, onderverdeeld in 9 types en 22 varianten. De standaardboot was de VII C waarvan er zowat 800 gelanceerd werden en bij voorkeur op de Noord Atlantische Oceaan ingezet werden. Zij was een boot met een actieradius van 9000 zeemijlen, die 769 ton aan de oppervlakte verplaatste en 871 in duikvaart. Twee Dieselmotoren met een gezamenlijk vermogen van 2800 P.K. garandeerden een topsnelheid van 17 knopen. Onder water kon zij 7 knopen lopen door middel van elektrische motoren van 750 P.K. en werden aangedreven door batterijen. Het duurde ongeveer 4 uren om de batterijen aan de oppervlakte te laden waarmede dan ongeveer 70 mijlen konden afgelegd worden. Dit was nu niet bijzonder veel maar toch genoeg om het leven van een konvooi gedurende een ganse nacht lastig te maken.

Het normale dieptebereik van dit type was 150 meter. Men heeft ook wel eens horen spreken van 250 meter maar men mag aannemen dat de Duitse bemanningen evenveel zin hadden voor overdrijving en dat wij niet alleen het monopolium hadden op sterke verhalen.

De VII C. (Foto onbekend)



Zoals zij ons zagen. (Foto onbekend)

De IX C was een groter type van 1200 ton waterverplaatsing met een bijzonder lang actieradius van 16000 zeemijlen, die vooral de Zuid Atlantische Oceaan, de Indische Oceaan en de oostkust van de U.S.A. als jachtterrein toegewezen kreeg.

Vergeleken met de VII C was de IX C een trage duiker, en voor evidente redenen niet zo erg populair bij de U boatbemanningen. Het was echter de VII C die onze aandacht weerhield alhoewel wij gedurende die periode niet het minste benul hadden van de verschillende types: een U boat was een U boat en dat was het dan.

De eenvoudige enge verblijven boden plaats aan een 67 koppige bemanning, die met uitzondering van de officieren uit vrijwilligers bestond. Een VII C was uitgerust met 5 lanceerbuizen waarvan één in het achterschip en voerde 14 torpedos. De 9 reserve torpedos werden gewoonweg in de kooien van de manschappen gelegd en het lijkt geen twijfel dat zij deze zovlug wilden afvuren om behoorlijk te kunnen slapen.

De vissen hadden een werkbereik van 3000 meter en hadden het grote nadeel een spoor van luchtbellen achter te laten. In 1943 werden zij grotendeels vervangen door elektrische met akoestische pistolen. Deze torpedo dirigeerde zich op het schroefgeruis van het doel en ontplofte in de nabijheid van de schroef.

De Britten zouden echter vlug een tegenmiddel vinden met de «foxer», die bestond uit een stel gesleepte buizen die tegen elkaar klapperden en de torpedo van het doel wegstuurde.

U boats hadden geen rader en de uitkijk was practisch de enige manier om hun vijand te ontdekken. Zij waren wel uitgerust met een hydrofoon, die echter zeer onnauwkeurige gegevens verstrekke. Op het voordek stond een 85 m/m oppervlaktekanon dat later uitgebreid werd door afweergeschut wanneer de luchtmachten kordaat gingen ingrijpen.

Een U boat aan de oppervlakte lag zeer laag in het water waardoor de uitkijk een beperkt gezichtsveld had en bij zwaar weer stond hij de ganse tijd in een waterge vulde kuip en had de grootste moeite om niet over boord te verdwijnen. Onder die omstandigheden was het een bijzonder rotte opdracht met aangestoomde kijkers, verduisterde schepen te ontdekken.

Wanneer na de oorlog behoorlijke analyses konden gemaakt worden, kon men vaststellen dat meerdere malen de U boats erg dicht in de buurt van de konvoien kwamen zonder dat de ene de andere had opgemerkt.

Het laden van batterijen stelde de onderzeeër aan heel wat gevaren bloot en de Kriegsmarine ontwikkelde de «schnorkel», die slechts in het begin 1944 in dienst kwam. Het was een gesofistikeerde pijp voorzien van terugslagkleppen, die in duikvaart boven water geschoven werd, de Diesels van lucht voorzag en de verbrande gassen afvoerde. Het voordeel ervan was ontzettend en gaf hen een bijzonder groot werkbereik. Gelukkig voor ons dat deze apparatuur zo laattijdig in dienst kwam (zie nota). Bij het begin van 1941 had de R.N. het meer doelmatige Sonartype 123 in dienst gesteld en volgens de Duitse opvattingen waren hun toenmalige successen niet bijzonder schitterend te noemen. In plaats van de boten individueel te laten opereren werden de aanvallen in groepsverband uitgevoerd en heel wat resultaten werden geboekt. Elke groep bestond tenminste uit 6 eenheden en kreeg een romantische naam zoals Delphin, Donau, Seerauber, Seewolf, Seeteufel etc. Hun tactiek bestond erin zich bij het vallen van de duisternis aan de oppervlakte naar voren van het konvooi op te werken, in duikvaart terug te keren en hun torpedos op 3000 meter af te vuren. Het gebeurde maar al te vaak dat wij met lede ogen het manoeuvreren op de radar konden volgen en alleen maar onze trage snelheid konden verwensen alvorens klappen te krijgen en te kunnen reageren.

Met de val van Frankrijk werden de U boats naar Lorient en Brest gemuteerd wat de transittijden naar de konvoiroutes flink in de hand werkte. Niet tevreden met dit bijzondere voordeel werden logistieke onderzeeboten ingezet, «milchkühe» genoemd, die op zee de groepen revitilleerden en operationele recordtijden verzekerden.

Van de 1162 gebouwde onderzeeboten werden er 784 door diverse oorzaken vernield terwijl er van de 40.000 man die het U boatwapen gekozen hadden er 28.000 sneuvelden en 5.000 gevangen werden genomen.

Dit was ongeveer het profiel van onze vijand, hij was keihard, bijzonder efficiënt en kende geen genade.

De schnorkel

Aan de «schnorkel» zit een verhaal vast dat het vertellen waard is. De Koninklijke Nederlandse Marine had het systeem reeds voor de oorlog uitgevonden maar de bezetting had belet de apparatuur te produceren.

Wie het stafgebouw in Den Helder kent, weet dat er in de hoofdingang aan de rechterkant een kamer ligt. Hierin werden alle geheime dossiers geclassificeerd waaronder de plannen van de «schnorkel». De kamer werd beheerd door een burgerbediende, die terzelfdertijd als huisbewaarder fungeerde.

Wanneer in 1940 de Kriegsmarine het gebouw overnam, werd de bediende in dienst gehouden.

Een weinig op zijn ongemak bleek hij gedurende 5 jaar op zijn geheimen zitten. De Duitsers stelden hem geen vragen over de inhoud van de kasten en met lofwaardige moed repte hij geen woord.



DE ESCORTE



B5 was, onder vele anderen, een escortegroep met als voornaamste opdracht het begeleiden van konvooien op de Noord Atlantische Oceaan met Liverpool als basis. De organisatie van een groep was zeer elastisch. Mutaties van schepen waren zeer frekwent naargelang de bedreiging en de behoeften en in de regel mocht men aannemen dat de «senior officer» van de groep het enige standvastige element was. In 1943 opereerden er 12 groepen op de Noord Atlantische Oceaan waarvan 7 Britse en 5 Canadese. Elke groep bestond uit 3 destroyers en 6 korvetten. Onder normale omstandigheden was B5 samengesteld uit H.M.S. Havelock als leider, enkele destroyers van de V. & W. klas en een reeks korvetten waaronder Buttercup en Godetia.

Havelock was één van 8 destroyers in 1939 voor rekening van Brasilië gebouwd maar niet geleverd wegens de grote nood.

Oorlogsgeweld en austeriteit waren nog nooit tot de Braziliaanse marine doorgedrongen en de stafeisen waren vooral op luxe en comfort afgesteld. In tegenstelling met ons Spartaans bestaan hadden de bemanningen van deze schepen het heel wat beter dan wij aan voord van onze sobere korvetten.

De V. & W. destroyers waren oude kraken, daterend van de 1ste wereldoorlog en waarvan de glorie tijd reeds lang voorbij was.

H.M.S. Warwick was het vlaggeschip geweest van admiraal Keyes, die in 1918 de muur van Zeebrugge bestormd had.

Zoals alle Britse destroyers waren zij bestemd om op de Noordzee en de Middellandse zee te opereren maar waren helemaal niet geschikt om de woeste oceaan te trotseren.

Hun actieradius was klein en daar hun hoge snelheid geen noodzakelijkheid was voor konvooiwerk, werden de voorste ketel en de torpedobuizen uitgebroken en vervangen door brandstoftanks en logement.

Dit verhoogde het werkbereik aanzienlijk, konden de oceaan oversteeken zonder olie te laden op zee en waren nog altijd in staat een respectabele 24 knopen te lopen, indien

het weder het toeliet.

B5 had ook een merkwaardig internationaal karakter, buiten Groot Brittannië waren België, Noorwegen en later Griekenland er in vertegenwoordigd.

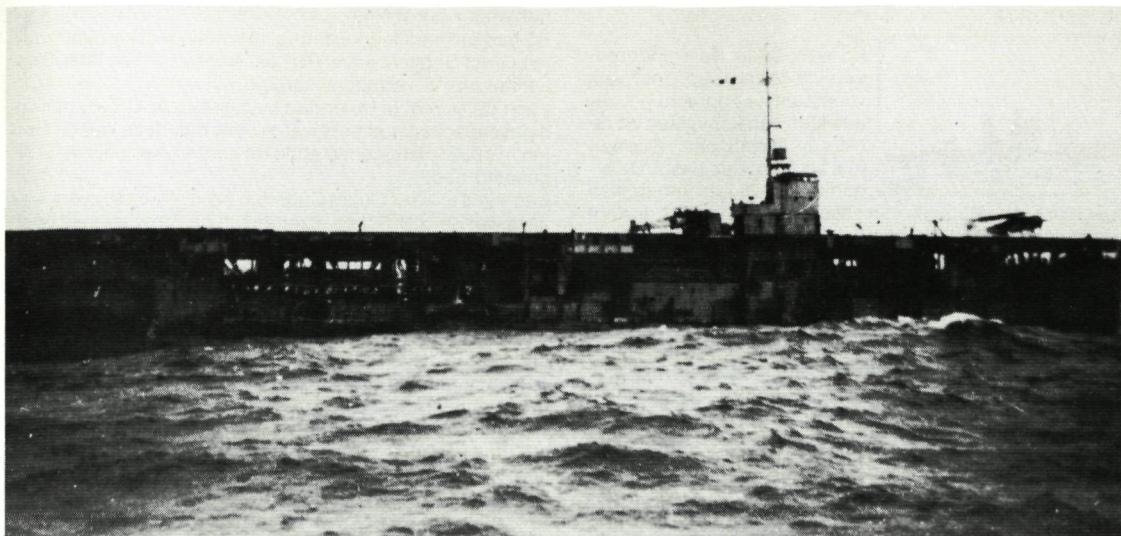
Toen de U.S.A. in de oorlog trad was haar O.Z.B. bestrijdingscapaciteit nog heel wat minder dan deze van de Britten in 1939, niettegenstaande de harde lessen die de R.N. gespeld had.

Een vijftal «Coast Guard Cutters» en enkele destroyers was alles wat de U.S.N. kon inzetten om de Amerikaanse oostkust tegen de U boats te verdedigen. De Kriegsmarine maakte hier gretig gebruik van om de Amerikaanse koopvaardijvloot uit te moorden. De Britten drongen hard aan op een konvoosysteem langs de Amerikaanse kust maar de U.S.N. bleef koppig weigeren. Op een bepaald ogenblik werden de verliezen zo ondraaglijk dat er met schaamte op de voorstellen werd ingegaan en er een britse escortegroep ontleend werd. In Mei 1942 werd B5 naar de U.S.A. overgeheveld, onder Amerikaanse controle met New York als thuishaven. Terzelfdertijd werd een escadrille «Hudson» vliegtuigen naar Trinidad overgeplaatst om de Amerikanen bij te staan. Het Britse groepsnummer verdween voor de gelegenheid en Amerikaanse «Task Unit Numbers» werden toegekend.

Uiteindelijk kwam het tot een accordé tussen de antagonistisch ingestelde geallieerden en het «Interlocking Convoy System» kwam tot ontwikkeling waarmede de oost-west konvooien mochten doorvaren op de noord-zuid trek. Vanaf haar transfer tot einde 1943 werd B5 in twee gesplitst en voer met tankerconvooien tussen New York, Bermuda, San Juan, Curaçao, Trinidad, Key West, Guantanamo en St. John. Met deze inzet verdwenen als bij toverslag alle U boats uit de buurt en geen enkel schip ging verloren. De maritieme operaties op de Noord Atlantische oceaan stonden onder controle van een hoofdkwartier «Western Approaches» genoemd met haar zetel in Liverpool. Halfweg tussen IJsland en Newfoundland werd deze controle op de CHOP (Change of Operational Control) aan de U.S.N. overgemaakt. In de buurt van Newfoundland werd de Britse escorte door de Amerikaanse of de Canadese marines op de WOMP (Western Ocean Meeting Point) afgelost. Het konvooi zakte dan de oostkust of terwijl de oceanescorte Newfoundland mocht aandoen. De WOMP (Halifax Ocean Meeting Point) was een positie ten Z.W. van

H.M.S. Havelock (S.O. van B5).





Soms hadden wij een «Escort Carrier» met ons mee.

de Womp waar de kustkonvooiën tot oceaankonvooiën versmolten of omgekeerd.

Wanneer onder controle van de U.S.N. kregen onze groepen altijd «Task Unit» nummers toegekend.

Toen het konvooisysteem in voege kwam, bestonden er praktisch geen tactische voorschriften om de koopvaardij tegen de onderzeeboten te beschermen en alles moest geïmproviseerd worden. Schepen van een escortegroep namen plaats op het scherm rond het konvooi, op een afstand gelijk aan het werkbereik van de Duitse torpedo. Er werd de ganse tijd gezegd om de schatting van onze koers moeilijk te maken en het af te zoeken gebied te vergroten. Een zig-zag kon achter het verbruik van de stookolie met 10% doen toenemen.

Het Sonarbereik hing af van de watertemperatuur in diepte en schommelde onder goede omstandigheden tussen 2.000 en 3.000 yards: de onderlinge afstand tussen de escorteurs moest dus een gemiddelde van 5.000 yards bedragen. Deze koude cijfers waren dus een eenvoudig middel om het aantal schepen te bepalen. Gezien er echter nooit genoeg waren, was deze theorie niet van het minste nut. Daarbij duurde het ettelijke minuten vooraleer een Sonar trapsgewijze haar sector kon afzoeken en de mazen waardoor de U boat kon glibberen waren bijzonder groot. Wanneer een individuele U boat of een horde de aanvalspositie kon bereiken zonder door de H.F.D.F. of Radar ontdekt te worden, was het de torpedering van het eerste slachtoffer dat de tegenwoordigheid van de vijand verraadde, al was het dan gewoonlijk te laat. Na een aanval maakten wij allen een bijzondere zoekslag teneinde de onderzeeboten te ontdekken. Indien dit lukte werd een tegenaanval uitgevoerd om onmiddellijk terug post te vatten teneinde de mazen niet groter te maken. Heel wat commandanten konden aan de verleiding niet weerstaan meerdere tegenaanvallen uit te voeren met het gevolg dat het scherm geopend bleef en er nog meer schepen gezonken werden. Na een aanval ging een U boat gewoonlijk diep duiken en liet zich met allerlei evasieve manoeuvres achter het konvooi afzakken teneinde te ontsnappen.

Onze taak bestond erin de vijandelijke aanvallen te verwijderen of af te slaan. Buiten de «Escort Groups» bestonden er ook «Support Groups» op dezelfde wijze samengesteld. Zij werkten echter onafhankelijk en kwamen de konvooiën ter hulp wanneer zij in moeilijkheden zaten. In het begin werden zij «Hunter Killer Groups» genoemd. De

agressiviteit van de benaming inspireerde een gevoel van hoop voor de klassieke escorte, die altijd aan het verkeerde einde van de stok zat. Later kregen deze formaties de slappe benaming van «Support Groups».

Een «Hunter Killer» had de opdracht te doden en hiervoor had zij tijd. Zonder terug post te moeten vatten bleef het contact behouden en met aanvallen gevoed tot de U boat gekelderd werd of de bemanning stikte door gebrek aan zuurstof of tot de batterijen het opgaven. Zij had dan geen keuze meer en moest naar de oppervlakte komen om zich over te geven of het in een artillerieduel uit te vechten, maar hier lagen haar kansen bijzonder laag. De statistieken hieromtrent zijn interessant; wanneer in 1942 de «Hunter Killers» in dienst werden gesteld, duurde het gemiddeld 20 u. om een U boat te zinken, in 1945 liep dit op tot 30 u. Vanaf Februari 1943 waren er op de Atlantische oceaan een zestal vliegkampschepen aanwezig, die in de strijd tegen de onderzeeboten ingeschakeld werden. Het waren omgebouwde snelle ex-Amerikaanse koopvaardijsschepen, die verouderde «Swordfish» torpedobombers voerden, uitgerust met dieptebommen. Het grote uithoudingsvermogen en de trage snelheid maakten van deze vliegtuigen uitstekende U boatjagers. Deze «carriers» dienden zowel met de escorte- als de steungroepen en dan vooral in de GAP. De GAP was een strook, die niet bereikbaar was door landgebaseerde luchtmachten en liep min of meer noord-zuid in het midden van de oceaan. Ook werden verschillende graanschepen en tankers tot «Armed Merchant Carriers» omgebouwd. De superstructuur van deze schepen werd gewoonweg afgebroken en vervangen door een reeks horizontale planken terwijl de brug tegen de zijde werd aangebouwd. Zij voerden de ganse tijd de koopvaardijvlag en normale lading en een detachement van de «Fleet Air Arm» bestaande uit drie of vier «Swordfishes» verzekerde het militaire gedeelte. Het waren afschuwelijke schepen maar zij bewezen eens te meer dat men een weinig verbeelding en eenvoudige middelen er heel wat kon gedaan worden. Wanneer een «carrier» met een konvooi opereerde kreeg hij altijd een van onze schepen afgedaald als «crashboat», die domweg achter het schip moest blijven varen om de piloot te redden ingeval hij een landing in zee mocht maken. Een landing bij zwaar weer was gewoonlijk een dramatische stunt. Het achterste gedeelte van het landingsdak was afgerond en met stampend schip gebeurde het maar al te vaak dat het vliegtuig op deze ronding terecht

kwam. De bemanning kwam dan aandraven met allerlei touwtjes om het bij te vangen terwijl de «crashboot» zich klaar maakte om de piloot op te pikken. Dit gaf altijd aanleiding tot weddenschappen of de kist het zou halen of niet. Dit was nu wel geen menslievende gedachte maar met al de rotzooi die wij reeds hadden meegemaakt, hadden wij een dik vel ontwikkeld en waren cynisch ingesteld. Een groep stond onder het bevel van een «commander» en bij uitzondering een «captain». Hij droeg de dubbele functie van groepschef en scheepscommandant wat ook de graad van de «carrier», de «Support Group» of de geallieerde schepen mocht zijn.

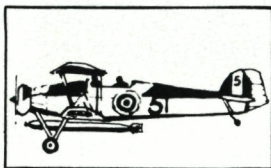
Het aloude principe waarmee de functie voorrang had op de graad was dus volledig van kracht en zo waren de Griekse korvetten hoger in dienstouderdom dan de commandant van B5 maar daar stoorde niemand zich aan. Maar die bevelsverhouding geleeke meer op een soepel «gent-

lemen's agreement» dan op een starre hiërarchie, een systeem waarvoor ik altijd heel veel bewondering gehad heb en dat kennelijk alleen maar bij de Britten schijnt te lukken.

Het commando van destroyers en fregatten werd aan «lieutenant commanders» toevertrouwd en van korvetten aan «lieutenants».

De R.N. was dus bijzonder gierig in het uitdelen van graden, die erg laag lagen vergeleken met andere marines en vooral met de verantwoordelijkheden, die er aan verbonden waren.

Heel wat korvetten voerden ten andere meerdere officieren met dezelfde graad als deze van hun commandant. Tegen het einde van de oorlog werden druppelsgewijs de commandanten van «Flowers» tot een hogere rang bevorderd.



DE DOOD WAS OP HET RENDEZ-VOUS



In December 1942 werd B5 door de U.S.N. bedankt en terug onder Britse controle geplaatst met de bedoeling de groep op de Noord Atlantische Oceaan in te zetten. Maar Godetia's divisie had nog eerst een karweitje op te knappen.

«Operation Torch», de invasie van Noord Afrika, was goed op gang en er was natuurlijk een grote behoefte aan brandstoffen van alle soort. Een regelmatige tankerdienst werd ingezet tussen Trinidad en de Midellandse Zee. Een eerste konvooi, T.M.1, van acht tankers werd aan B5 toevertrouwd bestaande uit Havelock, Pimpernel, Saxifrage en Godetia en vertrok op 28 December. Het zou één van de zwaarste konvoien worden in de annalen van de slag om de Atlantische Oceaan.

Na de oorlog wanneer de «intelligence reports» van de R.N. en de Kriegsmarine vrij maken kon het hele verhaal achterhaald worden. De Duitse Delphin groep van zes boten vertrok op het einde van 1942 vanuit Lorient. De Britse «intelligence» was ervan op de hoogte en twee hypotesen werden vooropgesteld: of wel zou Delphin post vatten ten westen van Madeira om de scheepvaart tussen New-York en Gibraltar te onderscheppen, of wel ten zuid westen van de Kaap Verde eilanden om tegen de onafhankelijke schepen op te treden. Op 2 februari werd «intelligence» ervan bewust dat de eerste hypotese de juiste was, wat werd bevestigd door een rendez-vous met een U boattanker die na ravitailleren zuidwaarts stoomde. Al deze bewegingen konden door monitoring van de radiouitzendingen goed gevolgd worden maar de Kriegsmarine veranderde haar codes en de inlichtingsdienst kreeg gedurende de volgende dagen geen informatie meer door.

Twaalf uren na het vertrek werd T.M.1 ingehaald door een negende tanker en een dag later maakte een patrouille vliegtuig gewag van de schaduwende U 514.

Het begon op het hoofdkwartier door te dringen dat met het rapport van deze U boat, de Delphin groep een bedreiging voor T.M.1 kon stellen niet tegenstaande de 900 mijlen die beiden scheidden. Zodra admiraal Dönitz het rapport van de U 514 ontvangen had dirigeerde hij Delphin

op T.M.1. Maar op het zelfde ogenblik rapporteerde een uitvarende U boat het snelle G.U.F.3 konvooi op weg van Gibraltar naar New-York.

De Kriegsmarine veranderde van gedachte en stuurde de horde op de laatste genoemde af.

Er ontstond dan een meningsverschil tussen de admiraal en zijn staf. Uiteindelijk liet hij zijn gezag gelden en gaf Delphin het bevel T.M.1 te onderschrijven nadat hij de groep met vier eenheden versterkt had.

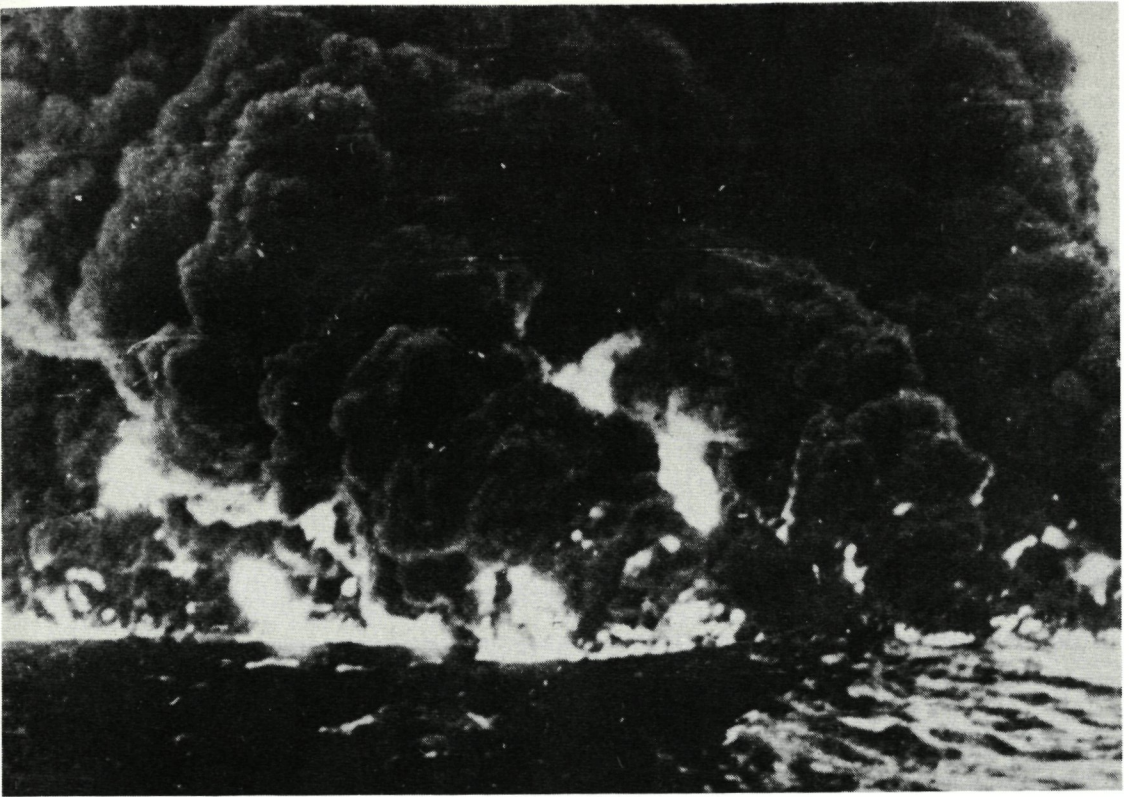
De balans lag nu als volgt; 10 onderzeeboten met 140 torpedos aan boord tegen 4 jagers en 9 hulpeloze tankers. Intussentijd had «intelligence» lucht gekregen van een vijandelijke concentratie in de buurt van de Azoren en trachtte T.M.1 van koers te doen veranderen maar het sein werd nooit ontvangen. Delphin, op een dwarslijn patrouille van 180 mijl breed, steevende op haar prooi af, die op 8 januari om 0300 in de peiling kwam. B5 had werkelijk geen geluk, de H.F.D.F. van Havelock, de enige in de groep, viel uit en T.M. 1 stoomde de dood tegemoet. B5 vocht met de moed der wanhoop en het zou 72 uren duren alvorens 7 van de 9 tankers gekelderd werden. Er waren niet veel overlevenden; de bemanning van een geladen tanker had weinig overlevingskansen.

Een hier laat ik Godetia's toenmalige eerste luitenant aan het woord:

«la première attaque se fait par Bâbord avant du convoi. Godetia aperçoit le périscope d'un sous-marin, met le cap sur lui et accélère à toute vitesse. L'Asdic a un bon contact et le conserve au cours de l'approche. Sa route convergente laisse une belle trace sur notre rouleau détecteur. Nous perdons le contact à 300 yards. Les grenades partent régulièrement.

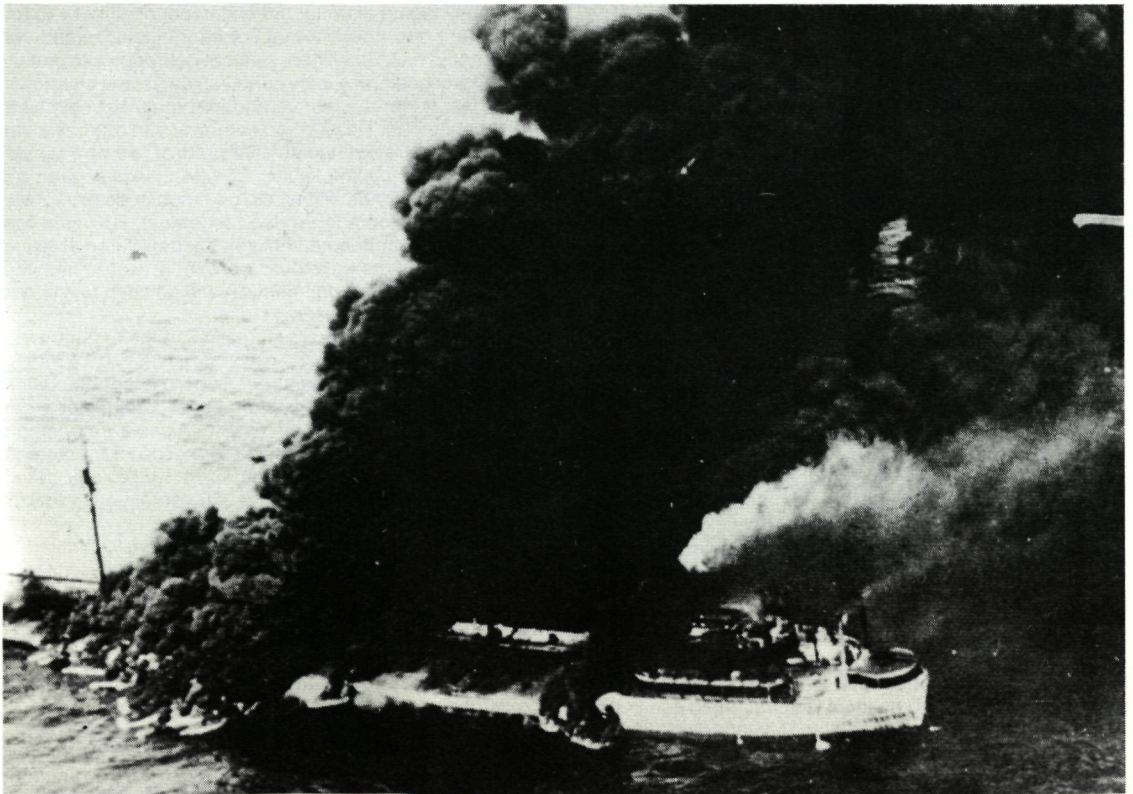
Arrêt du lancement. Les vigies crient avoir vu la coque défilier sous nous. Quand les gerbes d'eau des explosions viennent en surface les vigies arrière crient qu'elles ont vu émerger un instant un objet noir en surface entre les gerbes et de l'huile. Perdons le contact et ne parvenons pas à le retrouver.

Ne trouverons pas les survivants que nous avons vus au cours des recherches et reprenons notre poste. Au cours de ces journées les attaques sont continuelles, parfois repoussées, parfois réussies. Malheureusement un pré-trolier chargé d'essence saute et brûle avec des flammes



▲ Een getroffen tanker had weinig kans. (Foto onbekend)

▼ Geen commentaar. (Foto onbekend)



atteignant une centaine de mètres sur notre flanc de convoi. Nous approchons et apercevons les petites lampes des ceintures de sauvetage des survivants. Une embarcation est toute de suite mise à la mer avec quatre volontaires sous la conduite d'un officier. Notre embarcation repêche sept survivants dans les flammèches qui couvrent la surface de la mer et les ramènent à bord, atrocement brûlés. Nous retrouvons aussi une embarcation dont la peinture est calcinée et contenant sept ou huit hommes d'équipage, dont le capitaine; celui-ci a une large entaille à la gorge et saigne abondamment. Notre infirmier fait ce qu'il peut.

Heureusement un groupe de destroyers est venu à notre

rencontre de Gibraltar, sinon nous aurions probablement perdus les deux derniers pétroliers. Le médecin d'un des destroyers est transféré à notre bord. Nous atteignons Gibraltar où les ambulances nous attendent.»

Maar wat mij er nu dwars zit, is het zowel de Kriegsmarine als de R.N. zolang geaarzeld hebben en dat het zolang geduurd heeft alvorens Gibraltar een «support group» uit-zond.

Het lag toch voor de hand dat de U boats een geladen konvooi zouden verkiezen boven schepen in ballast. Maar in oorlogstijd gebeuren er nu de meest gekke dingen en in-tussentijd sneuvelden er honderden koopvaardijmensen.



DE RUITERS VAN DE APOKALIPS



De admiraliteit was er nu van overtuigd dat de Belgen hun man konden staan en dat een commandowisseling aan te bevelen was. Op 16 februari 1943 gaf de Britse commandant (Pierce Lt.RNR) het bevel van Godetia over aan zijn Belgische eerste luitenant (Maurice Larose Lt.RNR). Einde februari werd het schip op

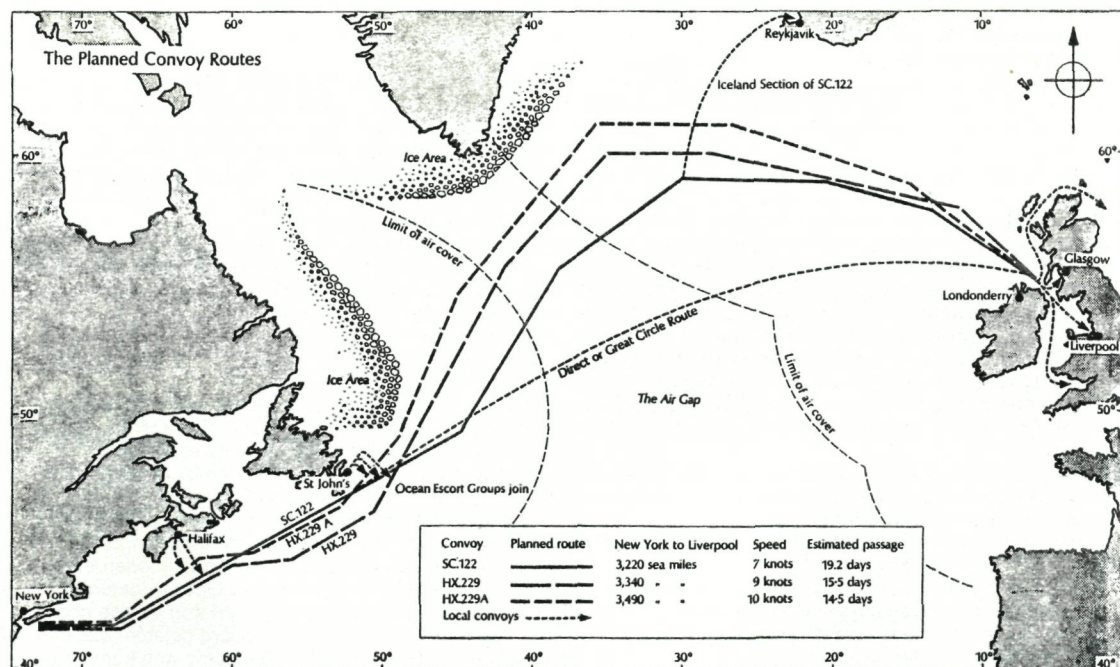
de Noord Atlantische run ingeschakeld waar Buttercup reeds werkzaam was sedert haar mutatie. B5 begon nu weer haar oude gedaante aan te nemen en verzamelde in Londonderry maar Buttercup werd ijlings naar zee gezonden in gezelschap van de hoogzeesleper Prosperous. Het oostvarende konvooi SC 118 had niet alleen zwaar te lijden gehad van een 20 tal onderzeeboten maar had ook enkele oude schepen in een storm verloren. Buttercup en de sleepboot kregen de opdracht te redden wat er te redden viel maar vonden geen spoor van de overlevenden of

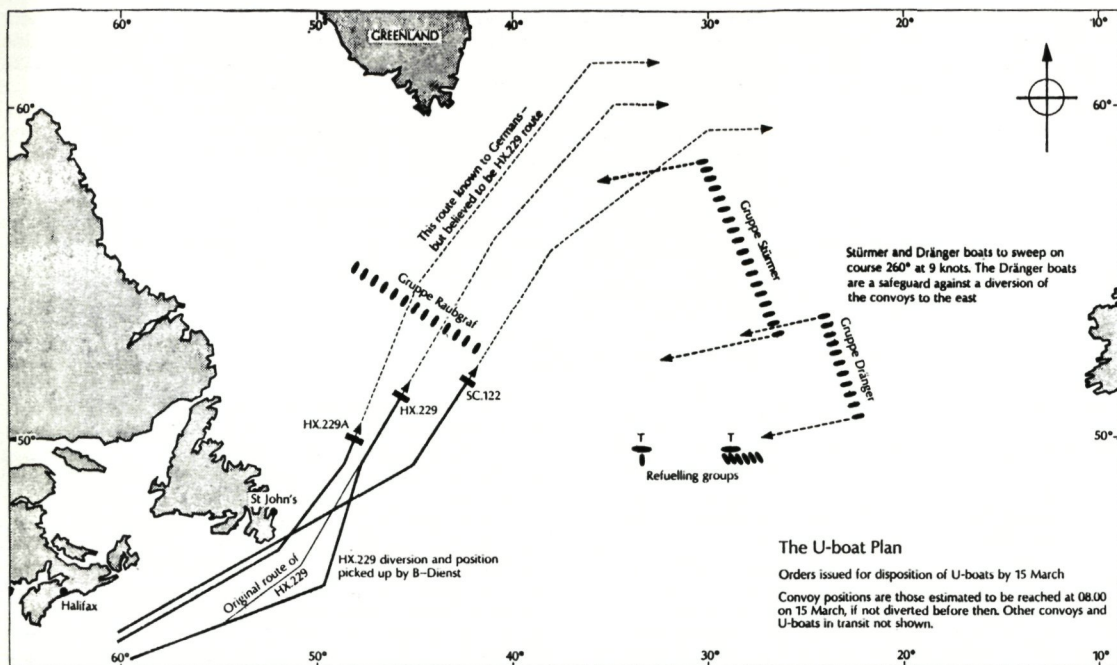
wrakken. De groep begeleidde dan ON 168 over de ocean in bijzonder slecht weer maar zonder incidenten.

Op 10 Maart had B5 rendez-vous met SC 122, een traag konvooi met bestemming IJsland en Liverpool. Het bestond uit 50 schepen en een «rescuership» en het scherm uit Havelock, Pimpernel, Buttercup, Godetia, Saxifrage, Laverder, Swale, Campobello en de USS Upshur. Campobello was een nieuwe trawler met O.Z.B.- en mijnenbestrijding-scapaciteiten, die in Engeland moest afgeleverd worden, maar voordien averij had opgelopen toen zij in het ijs gekneld was geraakt.

Het Britse fregat Swale was in vervanging gekomen van Warwick, in droogdok, terwijl de oude Amerikaanse destroyer Upshur als versterking afgedeeld werd. Het was dus een groot scherm, dat in de mate van het mogelijke rekening hield met de doctrine dat naargelang de snelheid laag lag, het scherm groot moest zijn. SC 122 vertrok op 5 Maart vanuit New-York met een Canadese locale escorte. De geplande snelheid was 7 knopen wat 19 dagen zee in het vooruitzicht stelde. Eens het zeegat gekozen liep het in zware storm en sloeg volledig uiteen met het gevolg dat een 10 tal schepen terugkeerden met stormschade. Na enkele dagen kon er terug geformeerd worden en aan

Met toestemming van Martin Middlebrook, auteur van CONVOY.





Met toestemming van Martin Middlebrook, auteur van CONVOY.

de HOMP kreeg het 12 «joiners» bij van Halifax terwijl er 2 «leavers» naar deze haven stoomden. Met intervallen van één en twee dagen verlieten HX 229 en HX 229 A de haven van New-York met respectievelijke vaarten van 9 en 10 knopen. De Belgen Esso Belgium en de Belgian Airman voerden met het laatste konvooi mee. HX 229 bestond uit 38 schepen met 5 escorteurs terwijl HX 229 A uit 37 schepen samengeteld was met 6 begeleiders.

SC 122 had door de zware storm vertraging opgelopen en bereikte de WOMP op 12 maart, op de voet gevolgd door de twee andere konvoien. Ten oosten van Newfoundland was er nu een concentratie van 126 koopvaarders afwezig; een ideale gift voor de U boat horden. Eens de HOMP bereikt, waaierden de drie formaties uit om over de oceaan min of meer gelijklopende routes te volgen, allen flink benoorden de grootcirkel. Maar de Duitse inlichtingsdienst was precies op de hoogte van al wat er zich in het gebied afspeelde daar zij bekwaam was de geallieerde codes te breken. Daarboven had de U.S.N. alle details met de radio aan de Canadezen gemeld inplaats de meer beveiligde landlijnen te gebruiken en de vijand kwam tijdig op de hoogte van de organisatie en het vaarschema. De Kriegsmarine verwarde echter HX 229 en HX 229 A en dacht dat er maar twee konvoien aanwezig waren. Zij beschikte op dat ogenblik over 3 U boatgroepen, die over de oceaan verspreid lagen, namelijk Raubgraff, Stürmer, en Dranger, in het geheel 42 operationele slagklare eenheden.

Alles werd logischerwijze op de konvoien afgezonden en het scenario was klaar voor een klassieke slachting. Een of men nu het verhaal verteld van TM 1, SC 122, HX 229 of van elk ander konvooi dat in de val is gelopen, dan is het altijd hetzelfde refrein van het kat en muis «intelligence» spelletje, van krachttroeren aan beide kanten, van torpedoaanvallen en tegenaanvallen, van brandende en zinkende schepen, maar vooral van mensen die op zee hun graf zouden vinden.

De aanwezigheid van de vijand was wel bekend maar de zuidelijke afleidingen van de konvoien konden niet veel baten.

HX 229 A werd noordelijk gezonden in de richting van Groenland en kon de U boats omzeilen maar kwam in het gevaarlijke ijsgebied terecht en verloor een schip na aanvaring met een ijsberg.

HX 229 met zijn hogere snelheid bleef SC 122 steeds oplopen en de afstand bedroeg op dat ogenblik slechts 120 mijlen en de kansen voor de vijand groeiden met de dag. Op 16 maart was HX 229 de eerste om ontdekt te worden en verloor 13 schepen gedurende 3 opeenvolgende nachten.

Voor SC 122 was de reis al slecht begonnen toen Campobello meldde dat zij water maakte en dat de pompen het niet konden houden. Zij was een kolenbrander en had een lek opgelopen door het ijs, juist onder de bunkers en kon daardoor niet gelocaliseerd worden. Godetia nam de 40 koppige bemanning aan boord en zong het kapseizend schip met een dieptebom.

Op 15 maart liep SC 122 de GAP binnen en kwam de volgende dag in de peiling van de vijand, practisch op de CHOP. De aanvallen duurden ook drie dagen en kostten 9 schepen. Op 19 maart voerden de konvoien uit de GAP en de horden staakten het vuur deels uit gebrek aan torpedos en deels uit schrik voor de luchtmachten. Gedurende de ganse tocht had er er een zware storm gewoed, die het olieladen geweldig belemmer had en in sommige gevallen totaal onmogelijk gemaakt. H.M.S. Mansfield een escorte van HX 229, had het daardoor moeten opgeven en aan de meest economische snelheid en langs de kortste weg naar Londonderry moeten opsteomen.

Godetia pikte de bemanning op van twee getorpedeerde vrachtschepen en kreeg met inbegrip van deze van de Campobello een extra 165 mensen te voeden en te herbergen. De bemanning van een Griekse getorpedeerde cargo had in paniek het schip verlaten en alle codes en confidentiële boekwerken aan boord gelaten. Met een ietwat taaiëre bemanning had het schip nog kunnen gered

worden want het bleef hardnekkig drijven. Buttercup kreeg dan de opdracht de documenten af te halen en het schip te zinken met een dieptebom.

Gedurende het gevecht werden 18 tegenaanvallen uitgevoerd maar geen enkele U boot gezonken. Godetia had op een bepaald ogenblik een bijzonder goed contact maar moest het afzeggen wegens een sonardefect. Met al de tegenaanvallen die uitgevoerd werden en de drenkelingen, die moesten opgepikt worden, was het scherm gedurende een lange tijd beneden sterkte gebleven, wat één van de oorzaken was van de zware verliezen.

De Amerikaanse kotter U.S.C.G. Babbitt en H.M.S. Vimy werden met spoed vanuit IJsland ter hulp van HX 229 gezonden terwijl SC 122 werd bijgestaan door U.S.C.G. Ingham, echter zonder veel resultaat daar zij arriveerden wanneer de GAP bijna doorgevaren was. Binnen hun werk bereik hadden de Canadese en Britse luchtmachten behoorlijk hun taak gedaan en daar werden geen verliezen geleden. Voor wat de GAP betrof konden met de grootste moeite enkele lange afstandsvliegtuigen ingezet worden, die enkele vluchten maakten, maar het was ook te weinig en te laat. Nog meer goede voornemens werden verge ten, geen enkele «support group» kwam opdagen en geen enkel escorte «carrier» werd ingezet.

Het bilan was dan ook troosteloos; 22 schepen gekelderd, 372 mensen gedood en slechts 1 onderzeeboot gezonken en dan nog door de R.A.F.

Op 23 maart 1943 volgde Buttercup het voorbeeld van Godetia op en haar commandant (Crosby Dawson Lt.Cdr. RNR) gaf het bevel over aan de Belg (Remy Jonckheere Lt. RNR).

SC 122 was een schokkende gebeurtenis geweest en de verdediging van de oceaan werd flink onder de loupe genomen. Niet alleen slordigheid maar ook kwaad bloed tussen de Amerikanen en de Britten kwamen aan de oppervlakte zodanig dat Churchill en Roosevelt zich persoonlijk met de zaak gingen mengen. De GAP moest gesloten worden, meer «support groups» werden ingezet, de Russische konvooien werden drastisch verminderd teneinde meer schepen in te winnen en de gallieerde codes werden grondig herzien.

Van toen af ging het er wat beter aan toe en deed zelfs de slag om de Atlantische oceaan in ons voordeel hellen.

B5 zette haar bestaan op de Liverpool/Halifax run voort en voerde tot medio Juni nog vier konvooiopdrachten uit.

Swale had tijdelijk Havelock als groepsvoogd vervangen en zonk de U 567 die het konvooi ONS 7 had willen aanvallen. Gedurende dezelfde reis zonk de R.A.F. de U 640. Slechts één koopvaardijship ging verloren.

Buttercup kreeg dan een groot onderhoud in Bristol om in Augustus in Tobermory terug een trainingsbeurt te ondergaan.

Godetia bleef tot einde juli dezelfde taak uitvoeren en werd dan naar een «support group» overgeheveld om met het vliegdekschip H.M.S. Archer en de R.A.F. de golf van Gascogne te patrouilleren. De opzet ervan was de U boats, die vanuit Brest en Lorient vertrokken, in duikvaart te houden en hen zoveel mogelijk tijd en brandstof te doen verliezen alvorens op de jachtvelden te arriveren. Gedurende één van deze patrouilles werd zij afgedeeld als versterking van een konvooi naar de Middellandse zee en werd aangevallen door U boats en vliegtuigen maar kon heelheids ontsnappen. Daarna bleef zij nog voor een korte tijd in de Middellandse zee als escorte voor konvooien tussen Gibraltar en Algiers.

Voor de terugtocht naar Engeland kreeg Godetia een geschenkje. Het bestond uit een vijftal schepen die getorpedeerd of gebombardeerd waren en met een weinig hoop op zegen nog konden drijven.

Eén van de schepen was een halve tanker en een ander een destroyer waarvan het achterschip weggeschoten was. Van een traag konvooi gesproken klopte dit alle records, de geplande snelheid was 2,5 knopen. Bij het doorvaren van de golf van Gascogne en niet tegenstaande een grote omweg werd de formatie aangevallen door bommenwerpers. Enkele zware bommen misten nauwelijks Godetia die niet tegenstaande de nevenschade haar opdracht kon vervullen. Een patrouillerend Brits vliegtuig meldde haar als gezonken maar gelukkig was dit een vals bericht. Het vliegtuig had de losgekomen roet van de ketels als een ontploffing geïnterpreteerd. De gesleepte tanker bezweek onder de druk en zonk.

Het volledige scherm, met uitzondering van onze landgenoot, geraakte dan in brandstofnood en voerde af langs de korste route naar de dichtst bijgelegen Engelse haven. Godetia met haar lang afstandsbereik bleef alleen over maar werd enkele dagen voor de Engelse kust in het zicht kwam door de Franse korvet Roselis vervoegd.

Uiteindelijk werd Liverpool bereikt en op 25 januari kreeg Godetia een herstellingsbeurt.

Een uitgebreid verhaal over SC 122 en HX 229 kan teruggevonden worden in het boek CONVOY door Martin Middlebrook.

Uitgever William Morrow & Co. New York.



BIJLAGEN

REFERENCES ADM 199/579, 580
CDS-1 CONVOY DATA SHEET
DATE PREPARED

HALIFAX - MARCH 8/43 ST. JOHN'S - MARCH 11/43		Cdre. <u>GLENAPP</u> Vice-Cdre. <u>BOSTON CITY</u> Rear Cdre. _____		JL-122 <u>LOSSES</u> M/V SUNK - 9 M/V DAMAGED - 0 WARSHIPS - 1 SUNK TRAWLER CAMADHELL	
ARRIVAL PORT OR DISPERSAL & DATES <u>OFF OVERSAY - MARCH 23/43</u>		SC 122 (1)			
AUXILIARY & UNUSUAL SHIPS IN CONVOY				NO. OF SHIPS IN CONVOY	
RESCUE SHIP ZAMALEK HFDF				TDS-PRO	CCB-NHB
OILERS BENEDICK CHRISTIAN HOLM (STAND BY)				60	52
				CB-DHIST	U.S.N.
				50	50
ESCORTS NAMES (FROM/TO)*		DEFAN ESCORT		FINAL LOCAL EASTERN ESCORT	
WESTERN LOCAL ESCORT		T.U. 24.1.19 (R-5)			
SOUTHERN LOCAL		HAYLOCK (SO)			
T.U. 24.18.1		SWALE			
THE PAB (SO)		BUTTERCUP			
NEW WESTMINSTER		GODETIA			
RIMOUSKI		LAVENDER			
BLAIRMORE		PIMPERNEL			
		SAXIFRAGE			
NORTHERN LOCAL		ATTACHED			
T.U. 24.18.7		CAMPOBELLO			
LEAMINGTON (SO)		REINFORCEMENT			
DUNVEGAN		UPSHUR			
COWICHAN					
WSC-122 ESCORT		SUPPORT GROUP			
SAXIFRAGE		T.U. 24.6.4			
		BABBITT			
		INGHAM			
LOSSES IN CONVOY				MEETING POINTS	
17.3 KINGSBURY BR 1937-4898 U-338 T 51.55N-32.41 W				WESTAMP RIV 12.3	
17.3 KING GRUFFYDD BR 1919-5072 U-338 T 51.55N-32.41 W				46.45N-51.14W	
17.3 ALDERAMIN DU 1920-7886 U-338 T 52.14N-32.15 W				HSC-122 RIV 9.3	
17.3 FORT CEDAR LAKE □ BR 1942-7134 U-338 T 52.14N-32.15 W				43.17N-60.16W	
17.3 FORT CEDAR LAKE ▲ BR 1942-7134 U-665 T 52.14N-32.15 W				WSC-122 RIV 12.2	
17.3 GRANVILLE PA 1913-4671 U-338 T 52.50N-30.35 W				46.45N-51.17W	
17.3 PORT AUCKLAND □ BR 1922-8789 U-305 T 52.25N-30.15 W				CHOP 1100 Z 19.3	
17.3 ZOUAVE BR 1930-4256 U-305 T 52.25N-30.15 W					
▲ STRAGGLER □ DAMAGED - LATER SUNK (CONT'D) OVER					
REMARKS				SHIPS SAILED	
				NEW YORK - 37	
				HALIFAX - 12	
				ST. JOHN'S - 1	
				50	
MOVEMENTS- * ESCORTS					

LOSSES IN CONVOY (CONT'D.)

18.3 PORT AUCKLAND ▲ BR 1922-8789 U-305 T 52.25N-30.15W
 18.3 CLARISSA RADCLIFFE ▲ BR 1915-5754 U-663 T 42. N-62. W
 19.3 CARRAS □ GR 1918-5234 U-666 T 54.05N-24.19W
 19.3 CARRAS ▲ GR 1918-5234 U-333 T 54.05N-24.19W
 16.3 CAMPOBELLO RN 1942- 530 FOUNDERED

▲ STRAGGLER

□ DAMAGED-LATER SUNK

VALCKE Frères n.v.

**SINDS 1783... 200 JAAR BETROUWBARE SERVICE
EN IN DECEMBER 1986... 203 JAAR!**



1783-1983

**Dieselmotoren DEUTZ
Reparaties aan alle motoren
Scheepsherstellingen
Dokwerken**

Containerherstellingen en werken aan haveninrichtingen

Constructies:

**Mechanische constructies - Ketelmakerij - Dieselaggregaten
Pompgroepen - Dieselinjectie BOSCH-CAV**

n.v. VALCKE Frères s.a.

AGENT IN BELGIE VOOR

**DEUTZ
MWM**



IN BELGIE GEVESTIGD TE:

OOSTENDE

**H. Baelskaai 3
Tel. (059) 32 18 14
Telex 81426
Telefax (059) 32 18 19**

ANTWERPEN

**Nassastraat 37
Tel. (03) 231 06 90
Telex 31167
Telefax 03/231 06 96**

ZEEBRUGGE

**Tijdokstraat 26
Tel. (050) 54 41 79
Telex 81951**

EVENEENS GEVESTIGD TE PARIJS - BOULOGNE S/MER - LORIENT - LA ROCHELLE

Le Rendez-Vous

Nouvelle littéraire inédite

Par Hendrik VAN DER ZEE

- C'est le moment de vous équiper, les gars, annonça le skipper après avoir fait le point.

Les enseignes Devans et Vlaemynck quittèrent la timonerie pour aller revêtir leur scaphandre autonome. L'Arthor venait de doubler la balise de Rodberget et vira au N.E. pour s'engager dans le Flakfjord. Une légère brise caressait la mer soyeuse. Sur tribord, à quelque cinq nautiques, on distinguait déjà Trondheim dont les lumières ouatées se reflétaient dans les eaux calmes du goulet. Encore 18 milles et le cotre se présenterait à l'entrée du Faettenfjord au fond duquel se tapissait sa proie ...

- Nous y sommes, boys. Grouillez-vous, commanda le skipper qui mit aussitôt le moteur en panne.

Les abords du Faettenfjord paraissaient déserts. Un silence angoissant emplissait l'imensité de la nuit. Tout comme à l'entraînement, l'équipage se mit promptement au travail. Débarrassé de ses filets qui le camouflaient, le «mid-jet submarine» se balança un court instant sous le mât de charge et glisse lestement le long de la coque de l'Arthor. Aussitôt, Devans et Vlaemynck, équipés en hommes-grenouilles, sautèrent à l'eau pour décapeler leur «chariot» et y fixer les cônes explosifs. Les scaphandres noirs, ruisselant d'eau et surmontés d'un tube d'aération recourbé, donnaient un aspect fantasmagorique et presque grotesque à ces deux hommes métamorphosés en monstres marins. Tantôt gauches et malhabiles, avançant péniblement avec leurs semelles de plomb sur le pont de l'Arthor, ils évoluaient maintenant souples et légers autour de leur torpille humaine.

Bientôt, enfourchant leur engin à moitié immergé, les plongeurs mirent les moteurs électriques en marche et, manoeuvrant en demi-plongée, s'éloignèrent doucement de l'Arthor. Le pouce tendu vers le ciel, Vlaemynck signala que tout allait bien. On vit alors disparaître sous l'eau les formes aux reflets noirs et luisants comme des phoques. Bientôt, on n'aperçut plus que les têtes des hommes qui roulaient comme des ballons sur la surface de l'eau, en direction de Faettenfjord. L'opération «Tilles» entrait dans sa phase ultime. L'attaque du Tirpitz commençait ...

- Hello, Peter.

- Annie. Comment est-ce possible? Que fais-tu ici?

A peine descendu du bus qui l'avait conduit à Scalloway, Peter Vlaemynck se trouva face à une ravissante W.R.N.S. qui lui souriait si adorablement. Annie. Que de doux et lointains souvenirs. Des billets enflammés glissés furtivement à la sortie du collège. De brèves rencontres derrière la chapelle solitaire. De timides baisers d'adolescents échangés à l'orée des dunes. Puis, cette sinistre aube du 10 mai 1940 lorsque le sirène s'était mise à mugir au-dessus des toits de la Panne. Écoutant les conseils du gouvernement, Peter était parti le jour même pour un long et périlleux exode sur les routes de France. Il s'en était allé la mort

dans l'âme, car ce soir-là, pour la première fois, il aurait aimé sa douce Annie dans sa petite chambre d'étudiant où il lui avait donné rendez-vous.

Et voilà que deux ans plus tard, en ce soir du 25 octobre 1942, il la retrouvait dans cette petite ville des Shetlands, plus belle et plus tentante que jamais, semblant répondre à l'appel d'un secret rendez-vous.

- Je t'emmène chez moi, Peter? Nous y serons si bien pour évoquer nos souvenirs. Tu viens?

Sa petite Morris était garée près de l'arrêt du bus. Se faufilant à travers un dédale de ruelles plongées dans un black-out complet, ils empruntèrent bientôt une longue route déserte qui serpentait en corniche le long de la côte escarpée. A l'horizon, une longue traînée d'un rouge sang semblait s'élever des profondeurs de la mer. Peter se sentit soudain frissonner. Demain soir, à cette même heure, il appareillerait pour une lointaine et périlleuse mission dont les chances de retour étaient minimes. C'est pourquoi, en cette veillée d'armes, ses supérieurs lui avaient accordé une ultime permission qu'il venait passer à Scalloway, la ville la plus proche de sa base. Et voici qu'il se retrouvait d'emblée auprès d'un être jadis adoré qui l'emmenait amoureuxment dans les ténèbres de la nuit. Par quel mystérieux hasard s'était-elle trouvée ce soir soudainement sur son chemin? Nul ici ne devait connaître sa présence à la base secrète de Lunna Voe et pourtant, tout semblait indiquer qu'elle l'attendait secrètement à cet endroit précis, prête à l'accaparer.

- Nous y sommes, Peter. Comment trouves-tu mon petit home?

Elle s'était arrêtée au bout d'un sentier rocailleux qui conduisait à un charmant petit cottage enfoui sous les branches d'un grand bois d'érables. Une large trouée découvrait en contre-bas une anse parsemée de récifs contre lesquels les vagues se jetaient furieuses. Malgré tout le romantisme qu'exhalait ce site insolite, Peter trouva le cadre plutôt sinistre et il se surprit à frissonner pour la seconde fois.

Lui prenant la main, Annie l'avait mené dans son living et aussitôt il avait entrepris le récit de sa longue odyssée. Son départ précipité à l'aube du 10 mai 1940 pour un interminable exode à travers la France, son long internement dans le sinistre camp de Miranda d'où il s'était évadé vers le Portugal, son embarquement pour l'Angleterre où il s'était enrôlé dans l'«Experimental» Submarine Flotilla à Fort Blockhouse.

- Ce qui s'est passé ensuite, je ne peux te le divulguer, Annie. Sache seulement que demain, à cette heure, je serai parti pour un raid audacieux contre l'ennemi. C'est tout ce que je puis te dire. Mais toi, Annie, raconte-moi comment tu es venue t'échouer ici?

- Petit cachottier, tu ne sauras rien. Car voyez-vous, Monsieur, moi aussi, j'ai des consignes. Tout ce que je peux vous dire est que je suis attachée en tant que W.R.N.S. à la base de Scalloway qui doit se trouver bien près de votre base secrète, Monsieur. Mon petit Peter, parlons plutôt de nos souvenirs communs. Sais-tu que j'aurais été à toi ce soir du 10 mai si tu ne m'avais quittée sans te soucier de moi. Depuis longtemps, j'aspirais à cet instant. J'ai tant pleuré, Peter.

Elle se trouva soudain tout près de lui. Son corps exhalait une voluptueuse senteur qui le troublait au plus profond de son être. Jamais il ne l'avait connue aussi belle et fascinante, les yeux mi-clos, les narines palpitantes, les lèvres offertes aux baisers et le corps appelant les caresses. Tout en elle n'était plus qu'un long et profond appel à l'amour, une pressante et frémissante invitation au rêve suprême. Peter sentit un immense désir l'envahir lentement. Ses mains se tendirent vers ce beau visage de femme et tendrement, avec une délicatesse d'enfant, il l'attira doucement à lui. Au dehors, le vent hurlait dans la forêt toute proche. Un hibou lança soudain son cri lugubre. Au loin, une balise solitaire clignotait inlassablement dans l'immensité de la nuit.

- Viens, Peter. Suis-moi, mon amour.

Elle lui prit la main et l'entraîna amoureusement vers sa chambre. Peter sursauta. Ici aussi, tout semblait l'attendre : le lit ouvert avec soin, le paquet de Players et la bouteille de Scotch posés entre deux verres, la lampe de chevet déjà allumée, distillant une chaude lumière ouatée dans ce véritable nid d'amour.

- Comme tout est étrange et troublant en ce soir d'adieu, pensa-t-il. Est-il possible que la vie recèle tant de symboles et de coïncidences ? Que de hasards et de mystères. Par quels moyens avait-elle réussi à gagner l'Angleterre pour venir se tapir dans ce coin désert, seule et solitaire ?

Un doux bruissement de soieries glissant sur le parquet tira Peter de ses méditations. Il se retourna, surpris. Déjà, Annie s'avavançait vers lui. Les bras tendus comme pour une offrande, à la fois divine et profondément femme dans son éclatante et frémissante nudité. Cette fois, ce fut elle qui l'étreignit avec fougue et volupté, nouant ses beaux bras de nacre autour de son cou, se cambrant tout contre lui dans une longue plainte d'amour et de désir ...

- Je t'aime tant, Peter. Je n'ai jamais cessé de t'aimer mais j'ai si peur de te perdre. Sois gentil, Peter, dis-moi où tu pars demain sinon je mourrai d'angoisse.

Subjugué par le charme désarmant de cette créature de rêve, subissant l'irrésistible envoûtement de ces lieux étranges, Peter s'abandonna bientôt aux confidences.

A la fois éperdu et exalté, il lui narra son passionnant apprentissage d'homme-grenouille à Fort Blockhouse, près de Portsmouth, où il participa aux premiers essais des sous-marins de poche expérimentaux. Puis, sa mutation pour la base de Lunna Voe, près de Scalloway, où il s'entraîna au maniement des torpilles humaines, l'arme secrète de la Navy. Il lui conta comment l'Amirauté avait projeté l'attaque d'un puissant cuirassé allemand, embusqué dans un fjord de Norvège et protégé d'un réseau de filets antitorpilles. Un cotre norvégien, réfugié avec son skipper en Ecosse, transporterait une de ces torpilles

jusqu'à l'entrée du goulet où elle serait montée par deux frogmen. Le « chariot », comme l'appelaient ses servants, avait la dimension d'une torpille de 21 pouces avec tête détachable contenant 600 livres d'explosifs. Sa batterie permettait une navigation de 6 heures à 3 noeuds environ. Cette innovation en matière d'attaque sous-marine offrait de réelles chances de succès. Néanmoins, l'opération demeurait délicate et dangereuse, exigeant une moins, l'opération demeurait délicate et dangereuse, exigeant une habile et un sang-froid exceptionnels de la part de ces intrépides volontaires. Ce serait une mission d'une rare audace, un raid sans précédent porté à l'exploit, mais qui risquait de laisser Peter et son navigateur prisonniers de l'ennemi s'ils ne réussissaient pas à rejoindre le maquis norvégien une fois les charges fixées à la coque du cuirassé. - Si la traversée se déroule selon l'horaire prévu, l'attaque aura lieu dans la nuit du 31. Aie alors une tendre pensée pour ton petit collégien d'antan que tu ne reverras plus avant la victoire finale.

Il avait parlé durant de longues heures. Passionnant et émouvant monologue, entrecoupé de longs baisers, de chaudes caresses, de fougueuses étreintes. A la fois comblé et fourbu de tant d'amour, il s'assoupit bientôt aux côtés de cette fascinante créature qui jouait l'ensorceleuse avec un art consommé et une grâce insidieuse. Déjà, l'aube s'arrachait doucement aux brumes de la nuit et dissipait lentement l'emprise de son monde mystérieux.

Quand Annie vit que son compagnon dormait d'un profond sommeil, elle se leva sans bruit et, drapant son corps encore brûlant d'un chaud peignoir, se dirigea vers une trappe aménagée secrètement dans les solives du living. Une fois terrée dans sa minuscule cachette, elle sortit son poste émetteur, coda rapidement un bref message et se mit à tapoter le manipulateur sur un rythme saccadé ...

Une sonnerie stridente retentit soudainement dans le poste de détection du Tirpitz.

- Ils sont fidèles au rendez-vous, Herr Leutnant.

- En effet, Scharzmann. Excellente idée d'avoir posé hier ce câble électro-magnétique sous le filet protecteur.

L'induction magnétique provoquée par le passage d'un objet métallique au-dessus du câble relié au cuirassé avait fait osciller l'aiguille du magnétomètre et déclenché le sonnerie d'alerte.

Aussitôt, sur un ordre bref du lieutenant de quart, les quatre vedettes parées près du bâtiment appareillèrent dans un grand bouillonnement d'écume. Se déployant en ligne de front à 200 yards d'écartement, de façon à couvrir toute la largeur de l'étroit goulet elles larguèrent des charges de fond à intervalles de 100 yards jusqu'à la limite du barrage que venait de franchir le sous-marin de poche.

Un long chapelet d'explosions sourdes et lugubres s'égrena sans fin dans les profondeurs glacées du fjord. Puis, lorsque les vedettes rapides eurent effectué un second passage en sens inverse, le Faettenfjord sombra à nouveau dans l'immense silence de sa longue nuit automnale.

A bord du Tirpitz, l'horloge indiquait 24 heures G.M.T. L'officier de quart tourna la page du journal de bord et nota en tête de la feuille suivante : « Dimanche, 1er novembre 1942. Faettenfjord. A l'ancre. »



Adrien le Mayeur de Merpres

Door Norbert HOSTYN, Licenciaat kunstgeschiedenis, conservator stedel. musea Oostende

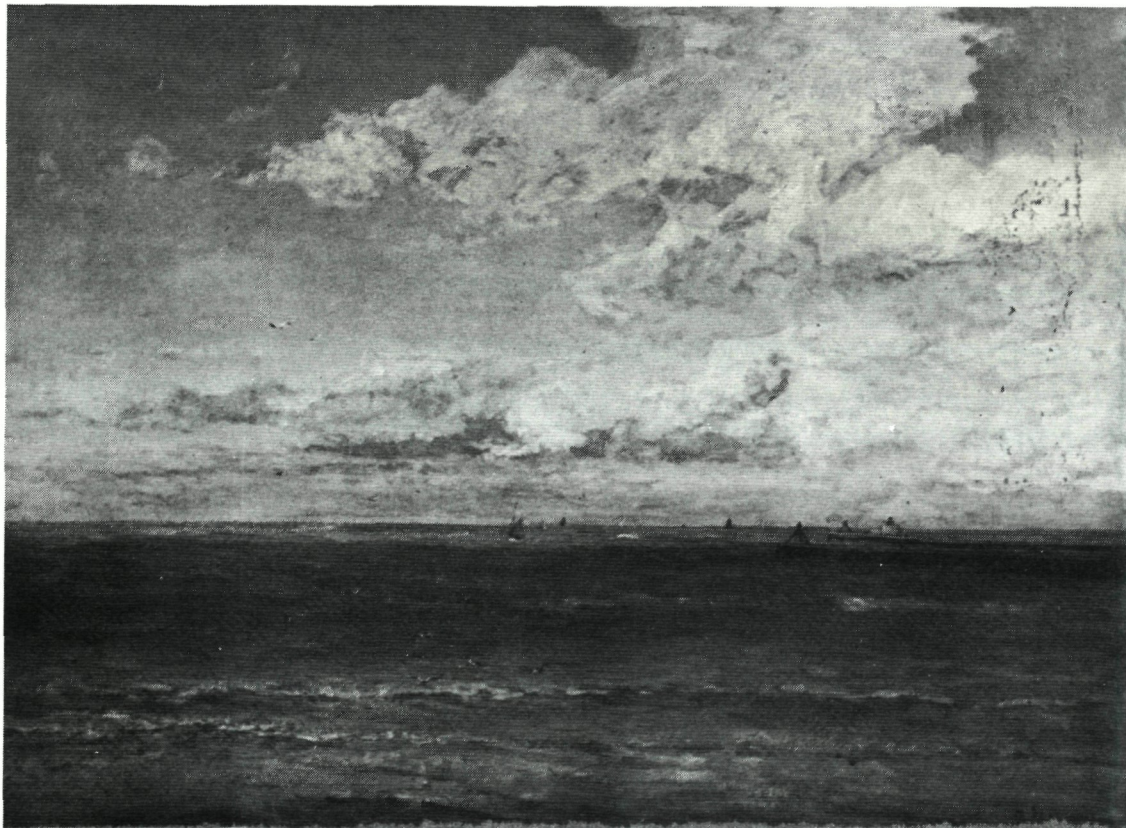
«De A. Lemayeur, des marines robustes bravement enlevées et des quais d'Ostende ensoleillés et vibrants», zo vatte James ENSOR de inzending van Adrien LE MAYEUR naar een salon van marineschilders te Oostende anno 190 samen in zijn verslag van deze expositie. Of de kunst van LE MAYEUR in een notedop.

Geboren te Bosvoorde/Brussel op 16 maart 1844, speelde de carrière van marineschilder LE MAYEUR zich af in de laatste decennia van vorige en de eerste decennia van deze eeuw. Periode die overeenkomt met de bloeitijd van

realisme en impressionisme. Zijn oeuvre, hoofdzakelijk marines dus, maar toch ook wel enkele landschappen, is dan ook door deze twee stijlen bepaald.

Kalme zee - Havengeul van Oostende, Mons, Museum voor Schone Kunsten. Foto M. Lenssens, Mons.

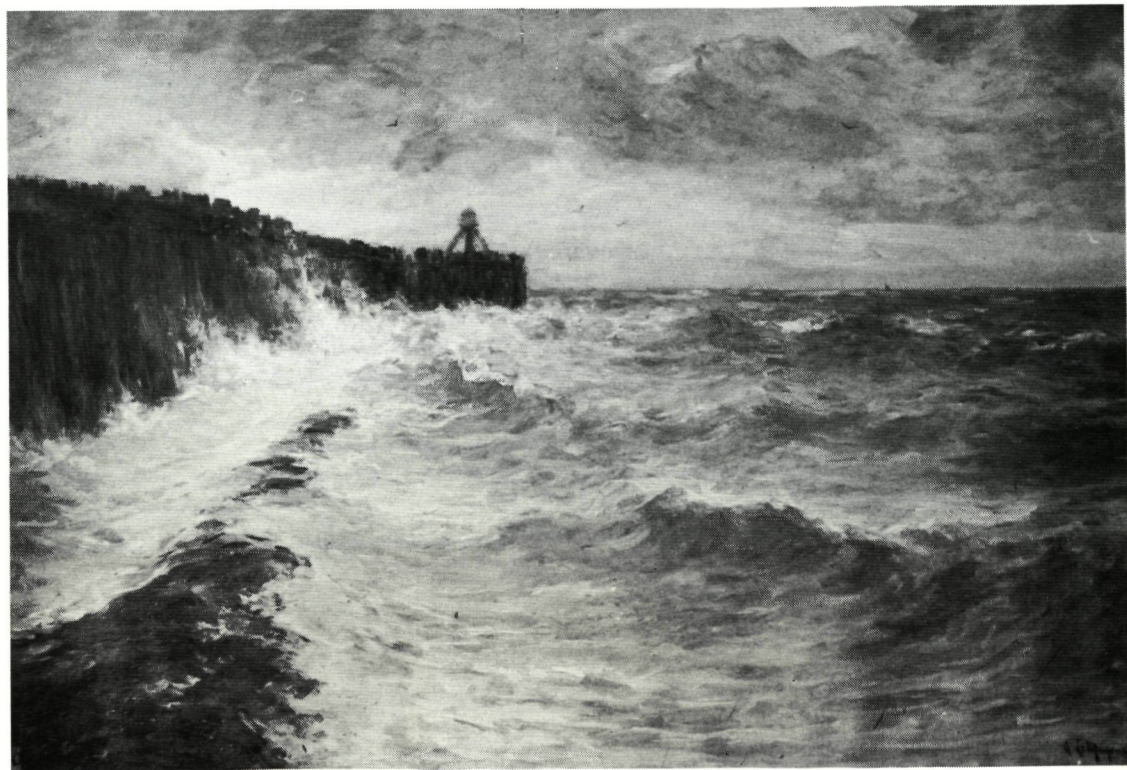
Zoals zovele van zijn tijdgenoten ARTAN, FINCH... vereeuwigde LE MAYEUR de Oostendse haveningang vanop de oude vuurtoren, vandaar het hoge standpunt.





Adrien LE MAYEUR. Vissersboten te Oostende.
Gekleurde ets, Oostende Heemkundig Museum «De Plate». A

Y Adrien LE MAYEUR. Marine met staketsel. Leuven, Stedelijk Museum.



Adrien LE MAYEUR debuteerde in het Salon 1870 te Brussel en deed later met regelmaat mee aan de meeste Belgische en buitenlandse kunstsalons, zo o.m. te Parijs, München en in de U.S.A.

Hij behaalde daarbij bronzen eremetalen tijdens de Parijse wereldtentoonstellingen van 1889 & 1900. Te München werd hem in 1891 een gouden eremetaal toegekend.

Zijn faam als marineschilder werd nog benadrukt, bevestigd zo u wil, door zijn aanstelling tot Ridder in de Leopoldsoorde en in de Beierse orde van St. Michaël.

Van ca. 1877 af onderhield de kunstenaar vriendschappelijke betrekkingen met Isidore MEYERS, één van de voornaamste vertegenwoordigers van de zogenaamde «School van Dendermonde», een groep kunstschilders die op realistische wijze of gematigd-impressionistisch landschappen en riviergezichten penseelden in het Dendermondse.

LE MAYEUR was op zijn beurt regelmatig actief in deze Scheldestreken en wordt daarom ook soms tot de genoemde «school» gerekend.

Maar het oeuvre van LE MAYEUR is rijker en gevarieerder dan enkel de Scheldeboorden.

Ook de Noordzeekust was hem erg lief.

In het Salon 1881 te Brussel zag men van hem «De Scheldemonding bij onweer» en «Schelde». In het Salon 1909 te Gent exposeerde hij «Na het onweer» en «Havengeul te Nieuwpoort».

Van LE MAYEUR kenne we ook tal van kleuretsen op groot formaat met maritieme motieven die hij in het havengebied van Oostende en Nieuwpoort had gezien.

De kunstenaar woonde en werkte te Brussel, Gewijde Boomstraat 31. Hij overleed er in 1923.

Musea:

Brussel, K.M.S.K. («Staketsel»)

Leuven, M.S.K. («Staketsel»)

Mons, M.B.A. («Kalme zee»)

München («Vloed»)

Namur («Het vertrek»)

Oostende, Heemkundig Museum «De Plate».



CMB

Uit sympathie

Par sympathie

Mercantile - Beliard n. v.

Antwerpen

Septante-quatre ans après son naufrage

Toujours pas de paix pour le titanic

J.M. de DECKER

L'orgueilleux «Titanic» était le plus grand et le plus moderne des paquebots de son temps. Il portait bien son nom. Il était, en effet, gigantesque. Haut comme un immeuble de six étages, long de près de 275 mètres, déplaçant soixante-quinze mille tonnes, équipé de moteurs de 55.000 chevaux - puissance colossale pour l'époque - qui le propulsaient à une vitesse de 25 noeuds, il apparaissait comme un de ces navires dont on dit que «rien ne peut lui arriver».

Pourtant, moins de cinq jours après le début de son voyage inaugural, ce navire réputé insubmersible s'en allait par le fond, entraînant dans la mort 1.502 personnes, quelque part dans les ténèbres abyssales de l'Atlantique Nord. Cela se passa dans la nuit du dimanche 14 avril 1912. Ce naufrage fut, sans conteste, l'un des plus spectaculaires de l'histoire. Il fut aussi le plus exemplaire car dans aucune tragédie du genre on ne vit se côtoyer tant de dévouement et tant d'ignominie, tant de bêtise et tant de courage.

Il y avait quelque chose de mythique dans ce paquebot et les chasseurs d'épaves aussi bien que les scientifiques n'eurent de cesse de l'avoir retrouvé. Ce fut chose faite en Septembre 1985, septante-trois ans après la tragédie. Une équipe franco-américaine repéra l'épave, gisant par 4.000 mètres de fond, à 900 kilomètres au sud de Terre-Neuve.

Il y a peu, une équipe américaine effectua des plongées sur les lieux, pour en ramener des photos extraordinaires. Une équipe française devrait lui succéder prochainement. Leur but n'est pas d'étudier les possibilités d'un renflouage jugé impossible par les spécialistes - mais d'essayer de récupérer ce qui est récupérable pour créer, quelque part, un musée «Titanic» et de prouver avant tout que la technologie sous-marine est aujourd'hui parfaitement au point pour effectuer des explorations d'épaves à des profondeurs diverses, des interventions sur des gisements pétroliers et, d'une manière générale, toutes missions scientifiques. Le «Titanic» est devenu en quelque sorte un banc d'essai.

Un bateau insubmersible

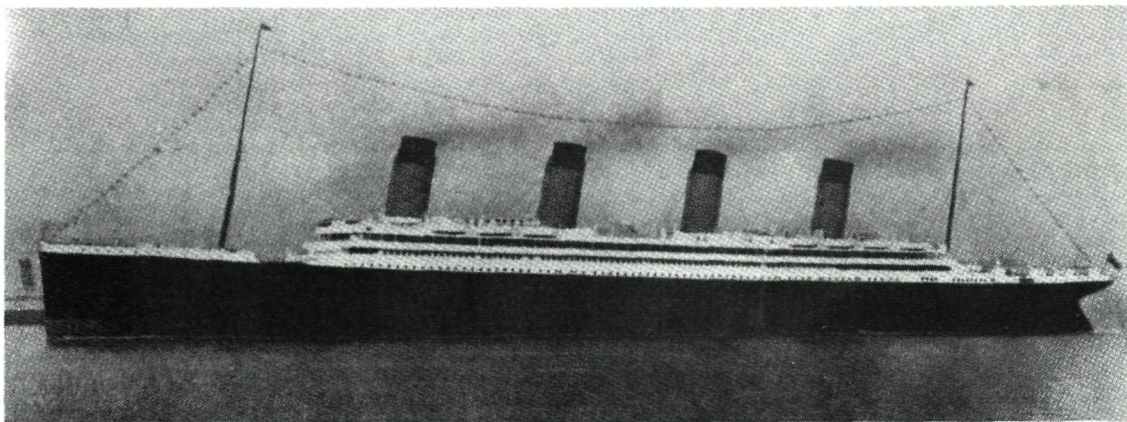
Un bateau «pratiquement insubmersible»...

C'est auréolé de cette réputation flatteuse, mais non encore vérifiée, que le paquebot de la «White Star Line» quitta Southampton, le 10 avril 1912, pour entreprendre son premier voyage à destination de New-York, via Cherbourg et Quentown en Irlande.

Il était en tous cas le plus énorme navire qui ait jamais navigué sur les mers.

Depuis le début du siècle, depuis surtout que l'empereur Guillaume II avait lancé au peuple allemand le fameux :

L'«insubmersible Titanic».





«Notre avenir est sur l'eau», une lutte implacable opposait, à coups de tonneaux de jauge et de chevaux-vapeur, la Grande-Bretagne et l'Allemagne pour la prépondérance maritime sur l'Atlantique-Nord. C'était à celle des deux nations qui, pour enlever des passagers à l'autre, construirait les paquebots les plus grands, les plus rapides. Toujours plus grands et plus rapides.

Les Allemands avaient pris un départ en flèche. Ayant mis successivement en ligne deux navires 16.500 tonnes: le «Kaiser-Wilhelm-der-Grosse» et le «Deutschland», puis trois de 19.300 tonnes: le «Kronprinz-Wilhelm», le «Kaiser-Wilhelm II» et le «Kronprinzessin-Cecilie», ils étaient parvenus, en l'espace de quelques années, à surclasser tous les paquebots anglais existant et à faire de la course au Ruban Bleu, gagnée par eux sans coup férir, une compétition uniquement réservée à la marine marchande germanique.

Toujours lente à comprendre, persuadée surtout que nul n'était de taille à la déposséder du trident de Neptune, la flegmatique Albion avait d'abord accueilli sans émoi cette concurrence insolite. Mais soudain, piquée au vif, elle s'était réveillée, décidée à relever le défi. C'est ainsi qu'après avoir lancé en 1907 deux vapeurs de 32.000 tonneaux, le «Lusitania», promis à un destin tragique, et le «Mauretania», qui d'entrée de jeu devait lui permettre de reconquérir le Ruban Bleu, elle avait entrepris, presque sans délai, de construire trois navires un peu moins rapides mais beaucoup plus grands encore, d'un luxe et d'un confort sans précédent: l'«Olympic», le «Titanic» et le «Britanic».

Ainsi était né un matin de 1908 aux chantiers Harland et Wolf, à Belfast, le navire gigantesque qui, le dimanche 14 avril 1912, courait à toute vapeur au milieu de l'océan, sur le parallèle 42 Nord, et que chaque tour de ses hélices, rapprochait des bancs de Terre-Neuve.

Le palace flottant

A bord, les passagers n'avaient pas fini de s'extasier devant l'ampleur, le faste et le luxe de ses aménagements. La salle à manger de la 1ère classe était assez vaste pour recevoir cinq-cents convives. Les appartements et les suites de cette même 1ère classe étaient meublés en mobilier XVIIIe siècle anglais avec lit à baldaquin et cheminée postiche. Salons, fumoirs et bibliothèques, richement décorés, se succédaient plus confortables les uns que les autres. Il y avait même une piscine, un hammam et une salle de gymnastique où les dames pouvaient se livrer aux plaisirs de «l'équitation en chambre» et les messieurs se durcir les muscles aux «exercisers». Outre des courts de tennis, il y avait même une étable avec des vaches pour avoir du lait frais.

Bref, tout le raffinement exigé par des milliardaires capables de payer 22.000 francs-or pour un voyage de six jours. Et les milliardaires étaient là, dont John J. Astor, magnat de l'hôtellerie, Benjamin Guggenheim, le banquier, Henri Harper, l'éditeur, John Thayer de la Pennsylvania Railroad, Albert Steward du cirque Barnum, etc. Sans compter Bruce Ismay, président de la White Star Line et Thomas Andrews, directeur des chantiers Harland et Wolf, qui effectuait le voyage inaugural pour corriger tous défauts pouvant apparaître en cours de route et dont on disait qu'il «comprendait» les navires comme d'autres comprennent les chevaux.

Il n'y avait pas que des milliardaires à bord du «Titanic». Si 350 personnes voyageaient en première classe, il y en avait 305 en seconde et 800, pour la plupart des émigrés, en troisième. Avec les 903 hommes d'équipage, cela faisait une belle expédition. Autant qu'un corps expéditionnaire. Et, bientôt, on ferait mieux. Le bateau était prévu pour embarquer 3.150 habitants: une petite ville en somme.

Ce n'était pas un bateau, mais un palace flottant.

Ce n'en était pas moins, avant tout un bateau, appelé comme les autres à affronter les risques de la mer. Pour le prémunir contre tout danger, son père, l'ingénieur Carlisle, l'avait doté d'un double fond et divisé sa coque en seize compartiments étanches. De quoi défier tous les coups du sort. «La construction spéciale du «Titanic», proclamait fièrement la White Star Line, lui assure la flotabilité MEME si ses deux plus grands compartiments étanches étaient remplis d'eau».

La confiance de ses constructeurs dans les qualités du géant les avait amené à réduire ses essais à leur plus simple expression. A la sortie des chantiers de Belfast, le 1er avril, il avait effectué au large de la côte d'Irlande du Nord «quelques cercles entiers d'évolution», réglé ses compas et couru pendant trois ou quatre heures à toute vapeur «sans réaliser toutefois sa vitesse maximum». Cela s'était arrêté là. Il avait aussitôt embarqué une partie de son équipage et s'était rendu à Southampton où il était arrivé le 3 à minuit. En cours de route et à titre d'exercice, deux embarcations de sauvetage avaient été mises à l'eau...

Un appareillage agité

Le premier départ pour New-York avait été fixé au 10 avril à midi.

Très court tout cela, mais le président de la White Star Line, Bruce Ismay l'avait trouvé suffisant, de même que le commandant du navire, le capitaine Smith, dont c'était le dernier voyage. Pour le récompenser de 38 ans de bons et loyaux services, Ismay avait choisi de lui confier les premiers pas du «Titanic».



Le capitaine Smith

Le départ fut homérique. Il faillit déclencher un ras-de-marée dans le port de Southampton. C'était Obélix plongeant dans une piscine. Après lui, plus rien n'était pareil. Tout dansait, tout valsait, tout swinguait même. Les croiseurs les plus robustes furent écoués comme de vulgaires barcasses par son déplacement d'eau. Le paquebot américain «New-York» amarré à quai se fit souffler: toutes ses haussières lâchèrent d'un coup et le navire, pris dans les remous, se mit à abattre vers le «Titanic». L'abordage ne fut évité que d'un cheveu. Southampton se mit à songer avec effroi qu'il allait falloir vivre tous les quinze jours un tel cataclysme...

A bord, en revanche, tout allait pour le mieux. Après les escales de Cherbourg, où l'on embarqua quelques passagers français, et de Quentown, le «Titanic» fonçait sur

l'Océan désert. Pour les passagers, ceux de première classe du tout au moins - ne parlons pas des émigrants serrés comme des sardines dans leurs boîtes d'acier, les cabines de 3e classe à 200 francs la traversée - le seul inconvénient était sa brièveté. Ils auraient souhaité faire durer le plaisir. Il n'ent était pas question. Le président de la White Star avait ordonné de pousser la bête. Son idée fixe était de gagner du temps.

A cet effet, il avait ordonné au capitaine Smith de suivre la route la plus courte, celle du Nord. Rapide, mais dangereuse, surtout cette année: l'hiver doux et le printemps précoce ayant disloqué prématurément la calote polaire, de gros morceaux de glace dérivant au large des côtes canadiennes. En fait personne ne croyait au danger: l'océan était vaste et les icebergs étaient si petits. Ce ne serait vraiment pas de chance de se télescoper. Et, au pire, ce ne serait pas dramatique: le bateau était insubmersible. Dieu lui-même ne parviendrait pas à le couler.

D'où l'accord du commandant qui, malgré les mises en garde de trois paquebots en route vers l'Europe, fit forcer les machines pour plaire à sir Bruce Ismay.

Les deux premiers jours de la traversée se passèrent sans histoire: un soleil radieux, une température clémente malgré la saison qui autorisait même la flânerie sur les ponts. Bonne humeur et insouciance de rigueur.

Des avertissements sans importance

Le dimanche 14 Avril, cependant, la radio apporta au capitaine Smith un télégramme qu'il venait de recevoir. Il émanait du «Caronia» et signalait que plusieurs bateaux faisant également route à l'ouest avaient repéré la présence de glaces en dérive sur le parallèle 42 N, entre les longitudes 49 et 51, cela le 12 Avril, c'est-à-dire deux jours plus tôt. Le «Titanic» approchait de cette zone. Mais ni le capitaine Smith, ni le P.D.G. de la White Star Line ne s'en émurent.

En début d'après-midi, alors que la température venait de fraîchir brusquement, deux nouveaux télégrammes arrivèrent au «Titanic». Ils confirmaient les informations du «Caronia», à savoir que le paquebot était en train de foncer droit sur une zone encombrée de nombreux blocs de banquises.

A mesure que l'on approchait de Terre-Neuve, le thermomètre descendait de plus en plus: à sept heures et demie du soir, il marquait 4 degré.

Dans la cabine de la télégraphie sans fil (à l'époque la radio s'appelait encore T.S.F.), le chef opérateur Philips et son adjoint Bride, le casque aux oreilles, tapotaient sur leurs manettes. Devant eux s'étalait un tas de télégrammes à expédier émanant des passagers: «Voyage formidable. Arriverons le...», «Compte sur vous mercredi New-York...», «Traversée inoubliable. Temps splendide. Pensons à vous...».



Le chef radio Philips.

Bride était occupé à transcrire un message, lorsqu'il entendit un appel. Cela venait d'un cargo, le « Californian ». Que voulait-il lui communiquer ? Rien d'important sans doute. Il n'avait pas le temps de l'écouter. Il n'accusa pas réception, mais le cargo insista. Il tenait à signaler la présence de nombreux icebergs. Le « Californian » se trouvait à douze kilomètres du « Titanic », si près de lui que son émission avait fait un bruit assourdissant. Si bien que l'opérateur avait répondu sèchement : « Bouclez-la... Je suis occupé ».

Le « Californian » n'insista pas. Mais dix minutes plus tard, Bride, qui avait expédié ses messages, capta un du « Californian » à un autre navire, le paquebot « Baltic », lui signalant qu'il avait rencontré des icebergs. Il regretta son impatience. Mais il l'estima sans conséquence - et là, il se trompait, nous le verrons plus tard - car le « Titanic » avait déjà été prévenu par plusieurs navires de la présence d'icebergs.

Pourquoi, le commandant du « Titanic », parfaitement prévenu, ne donna-t-il pas l'ordre de diminuer la vitesse. Il n'était ni un débutant, ni un incapable. Agé de soixante ans, il avait derrière lui quarante années de service et était parfaitement au courant des dangers des navigations atlantiques. Mystère. Sans doute, Bruce Ismay lui avait-il donné l'ordre d'essayer de battre le record de la traversée mais, on a beau vouloir faire plaisir au directeur général de la compagnie à laquelle on appartient, on n'accepte pas de risquer une catastrophe criminelle par inconscience, complaisance ou orgueil.

Et cependant...

« Iceberg devant »

Et cependant, le « Titanic » marchait à plus de 22 noeuds, lorsqu'il rencontra l'iceberg. Si la vitesse avait été plus faible, l'officier de quart aurait pu, sans doute, éviter l'obstacle ou, en tout cas, le choc aurait été moins violent et le « Titanic » n'aurait pas coulé.

Là haut dans sa hune, le matelot Frédéric Fleet, le front piqué par les mille dards du vent sifflant dans les états, ne voyait rien d'anormal. Rien que l'eau dessinant sous le nez du « Titanic » une moustache blanche, rien que l'océan énigmatique et sombre, rien qu'une moisson d'étoiles passant au dessus de sa tête. Jusqu'au moment, il était 23 heures 30, il s'aperçut que quelque chose de fantomatique venait de surgir droit sur l'avant du navire. Il fronça les sourcils. Cela grandissait, grandissait...

Brusquement, il réalisa. Saisissant, comme un fou, la cloche de vigie, il « piqua » le signal d'alarme et décrocha le téléphone qui le reliait à la passerelle. « Iceberg droit devant », hurla-t-il. Pour toute réponse, il entendit la voix du commandant en second, Murdoch, qui criait au timonier : « A gauche toute !... Stoppez les machines ! ».

C'était déjà trop tard. Prenant de flanc le navire à hauteur du gaillard d'avant, l'iceberg, tel une gigantesque râpe, racla la coque sur toute sa longueur et, laissant tomber au passage des morceaux de glace sur le pont, s'éloigna dans la nuit. Trente-sept secondes seulement s'étaient écoulées depuis que Frédéric Fleet avait jeté l'alarme. Le « Titanic » avait réussi, dans le brouillard, à éviter la montagne venue à sa rencontre, mais l'iceberg, en le frôlant, comme un rasoir, avait coupé la coque au-dessous de la ligne de flottaison sur une longueur de près de cent mètres, évantrant cinq des seize compartiments étanches. Le plus étrange fut que personne à bord ne ressentit de forte secousse.

Le capitaine Smith, pourtant, avait décelé quelque chose d'anormal et, sortait de sa cabine en coup de vent, s'était précipité sur la passerelle.

— Que se passe-t-il, Murdoch ?

— Un iceberg, commandant. J'ai mis la barre à gauche et stoppé les machines. Impossible de faire mieux.

— Et les portes étanches ?

— Elles sont fermées, commandant.

Le capitaine Smith parut soulagé. Puisque les portes des compartiments étanches étaient fermées, il n'y avait pas péril en la demeure. Pourquoi d'ailleurs s'inquiéterait-il ? On lui avait confié un navire pratiquement insubmersible conduit par des officiers d'élite. Il commandait le plus sûr et le plus rapide de tous les navires du monde. Sur un navire de moindre importance, il serait resté sur la passerelle pour pallier les périls de cette navigation. Mais sur le « Titanic »... Ce qui allait suivre serait avant tout le drame de la confiance, de l'illusion et de l'imprévoyance.

La confiance de l'illusion, nous venons d'en parler. L'imprévoyance découlait de la même philosophie. Le navire étant soi-disant insubmersible, il n'était équipé que de seize embarcations de sauvetage pouvant embarquer 1.178 personnes, alors qu'il se trouvait à bord du « Titanic » 2.207 passagers et hommes d'équipage il y avait donc au moins un millier de personnes qui étaient condamnées à périr. A moins d'un miraculeux secours... qui ne se matérialisa pas.

Six compartiments envahis

Parti avec le maître charpentier dresser le constat des dégâts, le lieutenant Boxhall regagna la passerelle au bout d'une vingtaine de minutes porteur d'un bilan de catastrophe. S'engouffrant par une déchirure de 90 mètres de long sous la ligne de flottaison, la mer se ruait à l'intérieur du navire. Les cales 1, 2, 3 et 6 étaient pratiquement noyées. Dans le local réservé au courrier postal et dans la salle de tennis, l'inondation dépassait un mètre. Les parquets de la chaufferie 5 elle-même, en arrière de la première cheminée, commençaient à être submergés. Au total six compartiments du « Titanic » sur seize étaient envahis.

« La construction spéciale du navire, avait-on tant de fois répété depuis son lancement, lui assure une flottabilité parfaite, MEME si ses deux principaux compartiments venaient à être envahis ». Le « Titanic » n'avait pas deux compartiments envahis, mais six. Il était perdu.

Le premier S.O.S. du monde

Vingt cinq minutes très exactement après la collision c'est-à-dire à 0 h 05 jaillirent sous les doigts du chef opérateur Philips les trois lettres du fatal « Come quickly distress » : C.Q.D...C.Q.D...C.Q.D (la forme S.O.S. ne sera adoptée qu'en 1914), précédant l'indicatif du « Titanic », qui allait apprendre au monde que le plus fier bateau qu'on ait jamais vu s'abîmait dans l'Atlantique.

La station du Cap Race, au sud de Terre-Neuve, et un petit vapeur naviguant au large de la côte américaine, le « Mount Temple » captèrent à la même seconde les premiers C.Q.D. du « Titanic ». L'opérateur du Cap Race retransmit aussitôt le signal à la station radio de Halifax, en Nouvelle Ecosse, laquelle le répercuta sur New-York où un jeune télégraphiste de 22 ans, David Sarnoff allait l'intercepter et tenir désormais, jusqu'à l'arrivée au port du dernier rescapé de la catastrophe, des millions de gens en haleine.

Moins de trois minutes après son appel, Philips reçut du vapeur allemand « Frankfurt » une première réponse : « Tenez bon, on arrive ». Dans sa précipitation, il avait oublié de donner sa position. Mais grâce à son message rapidement retransmis d'antennes en antennes, tous les paquebots échelonnés dans l'Est étaient successivement alertés : le « Coronan », le « Provence », le « Baltic » et jusqu'au frère aîné du « Titanic », l'« Olympic » qui, à 800 milles de

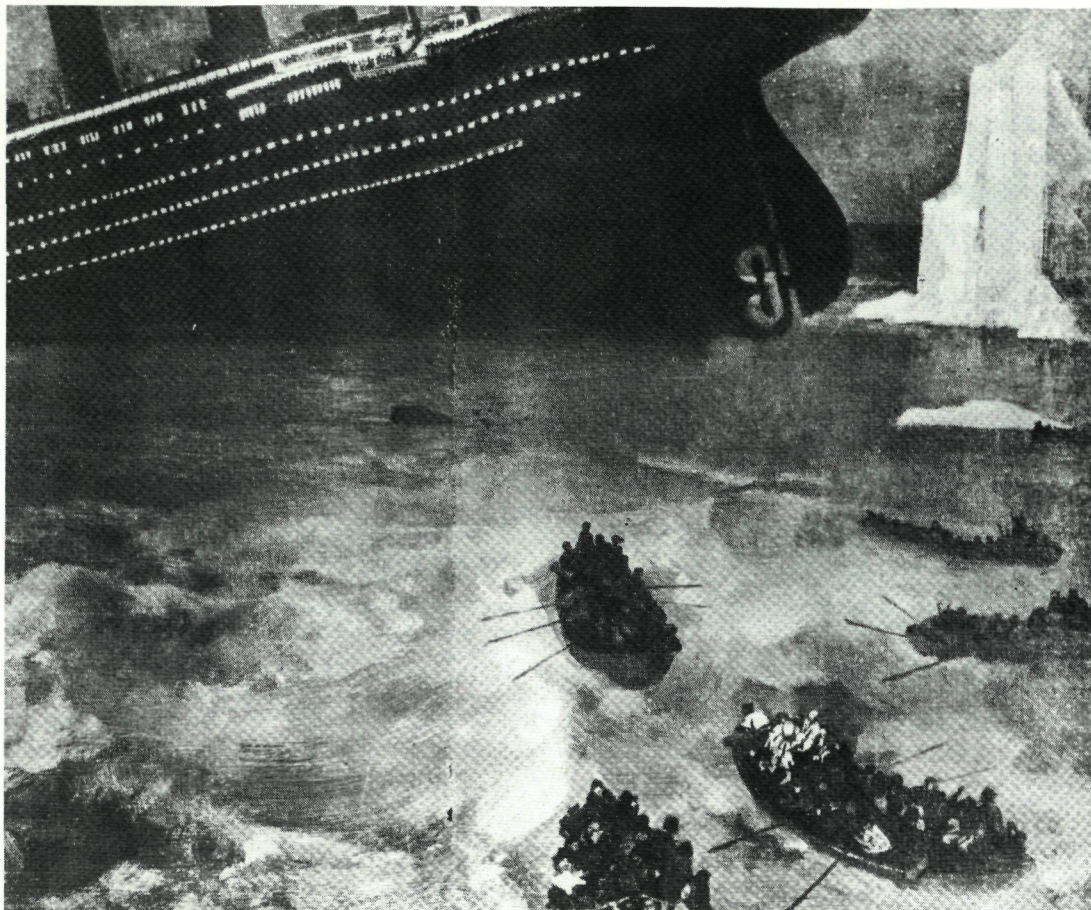


Tableau représentant les derniers instants du «Titanic».

là, courait à 21 noeuds vers l'Europe. La chaîne de la solidarité, rivée par les ondes, s'étendait. Mais, tous ces navires étaient loins, trop loins du lieu du drame pour arriver suffisamment à temps pour éviter que celui ne se transforme en tragédie.

A bord du «Titanic», la tragédie était déjà là.

La panique s'était emparée des émigrants de troisième classe, car leurs cabines étaient déjà inondées. Ils étaient montés, serrant contre eux leur maigre baluchon pour se heurter à une consigne qui leur interdisait, pour l'instant l'approche des canots. Revolver au poing, des officiers finirent par rétablir un semblant d'ordre en faisant ranger ses 606 malheureux en longues files d'attente. Tandis qu'on assurait l'embarquement des femmes «de première classe». Sans grand succès d'ailleurs.

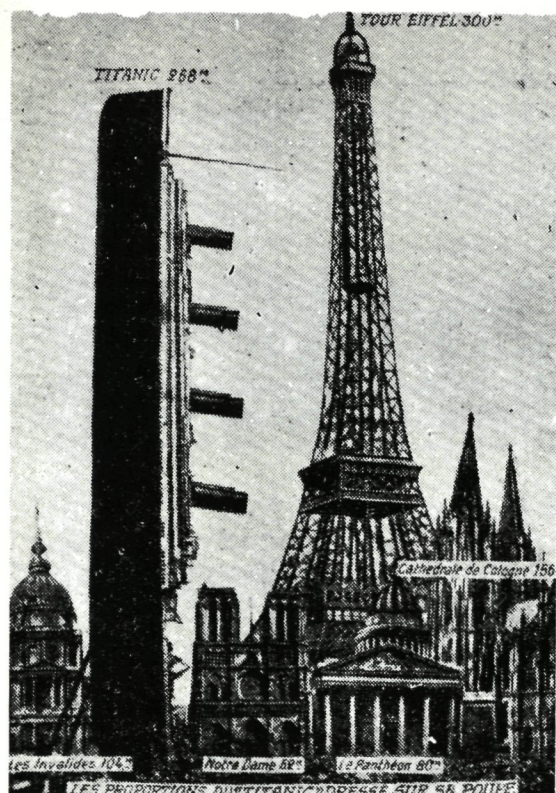
Les passagers de première classe admettaient qu'il ait eu une petite collision, mais ne voyaient pas pourquoi, sous prétexte d'excessive prudence, ils devaient quitter leur palais «insubmersible» pour ballotter sur de petits esquifs en pleine mer. Le froid de gueux environnant, les en dissuadait plus encore. D'ailleurs, les chaloupes n'étaient pas tentantes: il fallait monter à bord et, ensuite, s'offrir un à-pic en rappel de cent mètres avant qu'elles ne touchent l'eau. On était mieux au salon.

Si bien que les canots, en nombre déjà insuffisant, les premiers en tout cas, furent mis à la mer avec un tiers seulement des rescapés qu'ils étaient en mesure d'embarquer.

La mort était là pour les autres, mais personne parmi les passagers ne la reconnut d'emblée. Lorsqu'ils réalisèrent qu'il n'y avait plus une minute à perdre, la situation se métamorphosa. Le problème n'était plus de remplir les canots restants, il était de ne pas les surcharger. Et, brusquement, ce fut le sauve-qui-peut général.

Sur la passerelle, le commandant Smith avait malgré tout un espoir, un grand espoir depuis que le lieutenant Boxhall avait repéré à la jumelle, à dix milles dans le Nord, les feux d'un bateau. A tout hasard, il essaya d'attaquer ce bateau inconnu par des signaux lumineux. L'autre ne répondit pas. Pas plus qu'au S.O.S. (trois points, trois traits, trois points) que la Conférence radio-télégraphique de Berlin avait adopté en 1906 parcequ'il était susceptible d'être mieux perçu dans le brouillage que le C.D.Q. mais qui n'avait jamais encore été employé. Le premier qui fut envoyé dans l'histoire maritime.

Un quart d'heure plus tard, les feux du navire mystérieux luisaient avec la même intensité. Il n'avait pas bougé. Les S.O.S. continuèrent à crépiter sur les ondes sans plus de succès. A bord du «Titanic», c'était le cauchemar, le supplice de l'espérance déçue venant s'ajouter aux mille angoisses que l'on souffrait sur ce paquebot qui descendait inexorablement vers le fond, un fond de 3.700 mètres. Ces feux représentaient la survie pour bon nombre des passagers. La vie était devant eux et ils ne pouvaient l'atteindre!



Dressé sur sa poupe, le «Titanic» atteindrait presque la tour Eiffel. (Montage d'Excelsior)

A l'heure 40, le «Titanic» plongeait de l'avant. A l'heure 50, sa coque se cassa en deux et, après être resté quelques instants planté sur la mer, l'avant plongeait. Dix minutes plus tard, l'arrière sembla pivoter, se plaça à l'endroit où avait coulé la proue, domina l'eau noire pendant cinq minutes et disparut à son tour. Tout était fini.

Au large, brillaient toujours les feux du navire inconnu. Ce navire était le «Californian».

Son commandant, le capitaine Lord reconnu par la suite, qu'il était resté stoppé une partie de la nuit, à cause des glaces, à une dizaine de milles du lieu du drame. A 21 heures 30, alors qu'il était sur le pont avec l'officier de quart, il avait fait remarquer à celui-ci qu'il lui semblait distinguer «une lumière très particulière». «Il y a un navire là-bas. Etes-vous déjà entré en contact avec lui», lui demanda-t-il.

Qui, vers 17 heures pour lui signaler la présence des icebergs. Il m'a répondu: La ferme!

Lord continua à scruter les lumières. Elles se rapprochaient. Intrigué, il demanda au navire son identité, par signaux à la lampe morse. Pas de réponse. Il était, à ce moment là, onze heures et demie. Si lord avait eu l'idée d'attaquer le navire par T.S.F., la plupart des passagers du «Titanic» auraient été sauvés! Mais, petites causes grands effets, l'opérateur du «Californian» était allé se coucher. A l'époque, la veille radio n'était pas obligatoire.

Deux heures durant, le «Californian» continua à interroger le «Titanic» par signaux lumineux. Sans plus de succès. «Après tout, se dit le capitaine Lord, ils n'ont pas besoin de nous». Sans doute se souvenait-il de la réplique cavalière de l'opérateur du «Titanic» à son message de l'après-midi.

C'est le «Carpathia» qui recueillit les naufragés des canots et des radeaux à cinq heures du matin. Il se trouvait à 58 milles du «Titanic», faisant route de New-York vers Liverpool, lorsqu'il capta les signaux de détresse du paquebot. Sur place, un peu d'écume, la mer qui fumait, signaient le passage de la fatalité sur Terre-Neuve. Il recueillit en tout et pour tout sept cent et cinq personnes sur les deux mille cent et sept qui s'étaient embarqués sur la merveille des mers.

Parmi les disparus, le plus grand nombre étaient des émigrés, des gens qui n'avaient pu se payer une place en première classe...

(A Suivre)



EEN UITSCHIETER

IN DE GRAFISCHE

INDUSTRIE.



Drukkerij Goekint p.v.b.a.

Industriepark 8400 Oostende ☎ 059/80.28.01

Tijdschriften, Boeken, Reklamedrukwerk, Handelsdrukwerk.

Het weer- of donderglas

Door Oppermeester (o.r.) J.-B. Dreesen

Een zeer eigenaardig voorwerp is het WEER- of DONDERGLAS, ook wel DONDERFLES of WATERBAROMETER geheten.

Dit, uiterst zeldzaam geworden, toestel is geheel in glas, met een bolvormige voorkant en een vlakke achterzijde. Het gelijkt wat op een vogelfonteintje, doch heeft een hoge tuit zoals een ouderwetse koffiekan. Aan de bovenkant is het voorzien van een ophangoog.

Nadat het met water gevuld is, tot een peil dat boven de verbinding van tuit en glas ligt, wordt het met de vlakke achterzijde aan de wand gehangen. Aan de stand van het water in de tuit kan men dan het weer voorspellen. Bij bestendig weer blijft het water in glas en tuit op gelijke hoogte. Bij mooi weer zakt het naar de bodem van de tuit, terwijl het bij slecht weer stijgt en soms uit de tuit druppelt. Sommige van deze weerglazen zijn echte kunststukjes van de glasbaaskunst. Zoals die waarvan de tuit en de zijkan ten met een «hanekammotief» versierd zijn.

Het weerglas is een zeldzaamheid in onze musea voor volkskunde en ook in onze taal zijn er slechts enkele sporen van overgebleven. En toch is het een voorwerp dat eigen is aan de Lage Landen bij de zee. Zo citeert het «Woordenboek van de Nederlandse Taal» onder het trefwoord DONDERGLAS de auteur DONKERS (blz 339) die het volgende schrijft:

«Wij zijn de eerste uitvinders van de Donderglazen, welker werking nog niet begrepen wordt door de gemene filosofen, die waanen dat men dezelfde voorzeggingen kan trekken door het vergelijken van een barometer en een thermometer».

Ook de Engelsen beschouwen de weerglazen als eigen aan de Lage Landen. Dit blijkt ondermeer uit een bijdrage van de Engelse auteur H.R. ADDISON in zijn reisboek «BELGIUM AS SHE IS» (blz 227) in 1848 te Brussel uitgegeven. Hij schrijft daarover het volgende:

«Men heeft in België een soort barometer, die bij ons in Engeland onbekend is, van een eenvoudig en onfeilbaar type. Het toestel is geheel uit glas, wel gelijkend op een vogelfontein, doch de tak gaat omhoog als de tuit van een koffiekan. Het toestel wordt half gevuld met water en men voorziet het weer volgens de stand van het water in deze tuit. Bij slecht weer stijgt het water en loopt soms over, bij mooi weer zinkt het tot de bodem van de tuit. Dit is het natuurlijk gevolg van de luchtdruk op het water, een kind zal weten dat deze proef niet anders dan juist kan zijn. Het verwonderd me dat men bij ons in Engeland dat ook niet probeert».

In onze streken werden weerglazen genoteerd in Westerlo, Tongerlo, Nevele en Brugge. Volgens antiekexperten dateerden ze van de 17de tot de 19de eeuw.

Het vroegere museum van Folklore te Antwerpen bezat één exemplaar. In het museum van Volkskunde te Gent staan

er twee. De heer Platteeuw uit Brugge had tot voor enkele jaren een tweetal van deze voorwerpen in zijn bezit. Onlangs zag ik een exemplaar in het museum voor Volkskunde te Dover (Eng.). Men kon me echter niet zeggen waar het vandaan kwam.

Er bestaan verschillende modellen die van kort gestuikt en buikig en ongeveer 18 centimeter hoog naar hoog en smal gaan die tot 36 centimeter hoog kunnen zijn.

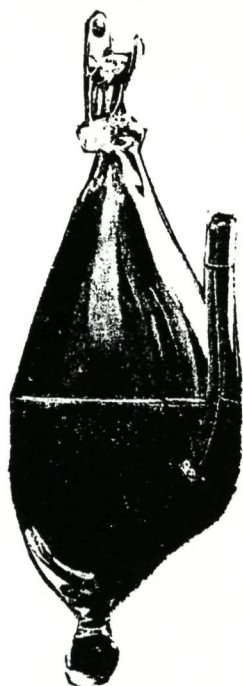
Uit het voorgaande blijkt dat het hier om een volksinstrument gaat dat voornamelijk in het binnenland thuishoort. Nu stelt zich de vraag hoe zo'n typisch instrument van de landman in ons maritiem vaarwater terecht komt?

Dit is een vrij oude geschiedenis voor dewelke we even moeten teruggaan naar de PILGRIMFATHERS, een groep Puriteinen, die als geloofsvervolgden in 1581 van Engeland uitweken naar Holland.

Een aantal onder hen vestigde zich in 1609 te Leiden. Een deel van de Leidse groep besloot in 1620 naar Noord-Amerika te emigreren. De zeereis begon in het voormalige Delfshaven aan boord van een 60-tons zeilscheepje, de SPEEDWELL genaamd. Hun eerste bestemming was Southampton aan de Engelse zuidkust waar medereizigers wachtten aan boord van het 180 ton metende zeilvaartuig de «MAYFLOWER». Aanvankelijk werd de overtocht naar de oostkust van Noord-Amerika met beide schepen vanuit Southampton begonnen. Na veel tegenslag en herhaalde terugkeer naar Zuid-Engeland werd de reis over de Noord-Atlantische Oceaan alleen door de «Mayflower» gemaakt. De «Mayflower» een bark, had een lengte van 27 meter en een breedte van 7,5 meter. Het schip had 25 man bemanning en stond onder het commando van Captain Christopher Jones. Bij het begin van de reis waren er 102 passagiers aan boord, waarvan 70 volwassenen en 32 kinderen. Tijdens de reis is één persoon overleden en werden twee babies geboren.

De reis duurde 9 weken en was vol ontberingen voor de opvarenden. Op 9 november 1620 ankerde de «Mayflower» achter Cape Cod nabij het latere Boston. Na verschillende onderzoekingstochten werd op 16 december begonnen met de ontschepping bij een uitverkoren plek in Nieuw-Engeland. De pioniers stichtten geleidelijk een welvarende kolonie die op goede voet leefde met de Indianen. De Pilgrimfathers hielden in 1621 hun eerste kerkelijke dankdag ter plaatse. Deze «THANKSGIVINGSDAY» wordt nog jaarlijks in november in de U.S.A. gevierd.

De nederzetting «PLIMOTH PLANTATION» genoemd, groeide uit tot een dorp en de latere stad PLYMOUTH (Mass). Naast landbouw hielden de kolonisten zich bezig met handel in pelterijen en timmerhout. Ter plaatse bevinden zich nog vele historische monumenten. Voor de Amerikanen is Plymouth (Mass) een pelgrimsoord in verband met de afstamming van de Pilgrims.



Een WEERGLAS in moderne uitvoering.



In de tuit staat het water lager. Hoge druk, goed weer.



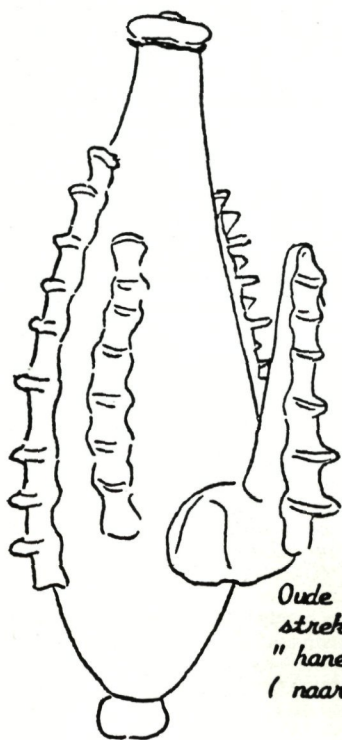
In de tuit staat het water op gelijke hoogte. Bestendig weer.



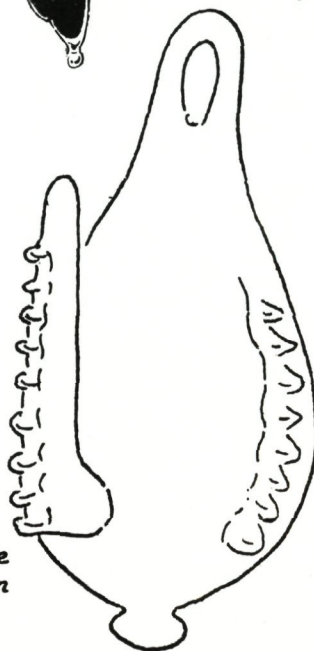
De waterstand in de tuit is gestegen. Verminderende druk, slecht weer op komst.



Het water druppelt uit de tuit. Een zware storm nadert.



Oude weerglazen uit onze streken versierd met een "hanehammotief"
(naar Dr. Weyns +)



Ook ligt daar als museumschip de «Mayflower II» een naar het oorspronkelijk model nagebouwd zeilschip dat in 1957 dezelfde reis maakte als zijn originele voorganger. In april van voornoemd jaar zeilde deze replica, onder het commando van Alan Villier, een oud Kaap Hoornvaarder, van Plymouth in Engeland naar Plymouth in de U.S.A. De reis duurde 53 dagen.

In Nederland zijn herinneringen betreffende de Pilgrimfathers, onder andere, te vinden in het Zakkendragershuisje in Rotterdam, Delfshaven.

Tot daar deze korte geschiedenis van de Pilgrimfathers. Waar zit nu het verband met ons Weerglas? Op deze lange reis over de oceaan was de scheepvaart toen, veel afhankelijker dan nu van het weer. De Pilgrimfathers hadden zich hiertegen zo goed mogelijk menen te wapenen door een exemplaar aan boord te nemen van dat eigenaardig instrument, het weerglas, dat ze tijdens hun verblijf in Leiden hadden leren kennen en waarderen. Een typisch stuk huisraad werd aldus gepromoveerd tot een maritiem instrument. Vandaar dat het in deze rubriek behandeld wordt.

Waar en wanneer het werd uitgevonden en door wie zal waarschijnlijk wel een raadsel blijven, maar een feit is dat het voornamelijk bekend was in onze eigen streken, in het toenmalige Holland en in Noord-Duitsland.

Vermits de Pilgrimfathers het op hun reis in 1620 gebruikten, moet het toestel al van voordien in gebruik zijn in de steden en het platteland van de Lage Landen bij de zee. Hoogst merkwaardig is echter dat de barometer, zoals we die thans kennen, slechts in 1638 door Torricelli werd uitgevonden. Dit wil zeggen dat 18 jaar voor Torricelli zijn uitvinding deed, de Pilgrimfathers in de Lage Landen een toestel leerden kennen waarmee de luchtdruk kon bepaald worden. Waaruit eens te meer blijkt dat er in de wereld weinig nieuws is.

Wat blijft er over dit instrument nog bestaan in deze taal? Het «Woordenboek van de Nederlandse taal» vermeldt het woord **DONDERGLAS** als ... **een instrument dat onweers voorspelt** ...

De «Dikke» VAN DALE citeert onder **GLAS**, bij verkorting in bepaald verband:

Horlogeglas ...

Lampeglas ...

(ongewoon) Weerglas, barometer: het glas is gezakt (zegswijze)

J. Van Beylen in zijn ZEILVAARTLEXICON zegt:

GLAS: Gemeenzame benaming door zeelui gegeven aan een barometer: Het glas valt, het glas stijgt, de barometer daalt of stijgt

Ook **weerglas** of Barometer genoemd.

De MARITIEME ENCYCLOPEDIË deel 3 spreekt van:

GLAS:

1. Zandloper

2. **Spreekterm voor barometer. Zegswijze: het glas rijst of valt.**

Wijlen Dr. WEYNS behandelde het in zijn monumentaal werk over **HUISRAAD IN VLAANDEREN** onder het hoofdstuk **MATEN EN GEWICHTEN** en geeft als naam **DONDERFLES, DONDERGLAS of WEERGLAS**.

In BIEKORF 1955 (blz 282) wijdde M.P. (Platteeuw) een bijdrage over dit instrument dat hij een **WATERBAROMETER** noemt.

Op basis van de eerste vier verwijzingen mag aangenomen worden dat het **WEERGLAS** oorspronkelijk ook in het taalgebruik van onze zeelui voorkwam. Geleidelijk aan werd het echter verdrongen door de barometer. Een deel van de naam bleef als **GLAS** behouden in enkele maritieme zegswijzen.

Motril, Zomer 1986

BELGIE ENGELAND



TOWNSEND THORESEN

FELIXSTOWE

DOVER



ZEEBRUGGE

OOSTENDE

- Tot 36 overvaarten per dag over 3 routes.
- Tot 12 overvaarten Zeebrugge-Dover en 4 overvaarten heen en terug Zeebrugge-Felixstowe.
- Tot 12 overvaarten per Jetfoil tussen Oostende en Dover.
- Oostende-Dover per Jetfoil in 100 minuten.
- Gemakkelijke trein-boot of Jetfoil verbindingen België-Groot-Brittannië.
- Videofilms, belastingvrije winkels en restaurant aan boord.
- Kortingen voor Minifrips



TOWNSEND THORESEN



Townsend Thoresen - RMT - Koloniënstraat 18-24 - 1000 Brussel - Tel. 02/513 29 80

Magelhaen

Door A. JACOBS

Zelfs na de ontdekking van Amerika bleef de aandacht van Europa op het Oosten gericht. De Portugezen hadden de zeeweg rond de Kaap in handen en de Engelsen beheersten de Noord-Atlantische Oceaan, maar de mogelijkheid omtrent het bestaan van een zuidwestelijke route, bleef open. Toen Fernando in 1480 in de nabijheid van Oporto geboren werd, hadden de Portugezen hun eerste ontdekkingsstochten om de zeeweg naar Indië te vinden reeds achter de rug. Indië was het land van het goud en de specerijen, en wie de kortste weg erheen kon vinden, was zeker van een fabelachtige rijkdom. Dat was echter niet zo eenvoudig als het thans wel lijkt. Zelfs de meest geleerde aardrijkskundige in die dagen was ervan overtuigd dat de Atlantische Oceaan een zee zonder einde was, die men niet bevaren kon. Volgens de opvattingen van die tijd was alleen de Middellandse Zee bevaarbaar. En toch zouden de Portugezen het beproeven. De Portugese koning, Hendrik de Zeevaarder, heeft vijftig jaar van zijn leven en zijn hele fortuin eraan besteed om de ontdekking van de zeeweg naar Indië mogelijk te maken. Hij stierf in 1460 zonder dat hij nog ontdekkingen van grote betekenis mocht meemaken. Vanaf dan kwam alles in een stroomversnelling terecht: de ontdekkingen volgden elkaar tegen een ijtempo op. In 1486 zeilde Diaz voor het eerst om de zuidpunt van Afrika, nu lag de weg naar Indië open!

Het nieuws dat Columbus na drie weken zeilen over de Atlantische Oceaan Indië had bereikt, was als een donderslag uit een heldere hemel het Portugese hof binnengevallen. Dat Columbus Amerika had ontdekt, werd men zich pas veel later bewust. Om te verhinderen dat Spanje en Portugal elkaar de oorlog zouden verklaren, nam de Paus een wereldkaart en trok een lijn dwars door landen en zeeën. En hij besliste dat al de nieuw ontdekte gebieden ten oosten van die lijn aan Portugal zouden behoren, en die ten westen aan Spanje. Daarmee was het geschil voorlopig opgelost. In Portugal werd met koortsige haast gewerkt aan de uitrusting van een grote vloot ter verovering van het Oosten. In 1497 stak deze armada in zee onder het bevel van Vasco da Gama. Nog hetzelfde jaar rondde hij de Kaap de Goede Hoop en zette koers naar het noorden, langs de oostkust van Afrika. Het volgende jaar wierp zijn schip het anker voor Calicut, toen de grootste haven van het verre Oosten. Indië was bereikt, het waagstuk was volbracht! Portugal wilde zich niet alleen meester maken van de handel in Indische producten, maar ook van de landen zelf waar deze producten groeiden; het beschouwde Afrika en Indië als zijn eigendom. De volkeren die daar woonden moesten zich onderwerpen of werden uitgeroeid. Geen enkel ander land mocht in deze gebieden handel drijven. Geen enkel schip van een ander land mocht deze zeeën bevaren. Gebeurde dit toch, dan werd het door de Portugese vloot aangevallen en buitgemaakt. De vijfentwintigste maart van het jaar 1505 begon

Magelhaen helemaal onderaan de ladder als gewoon soldaat om in de heidense landen het christelijk geloof te laten zegevieren. Voor Magelhaen was dit vertrek het begin van een avontuurlijk soldatenleven in dienst van Portugal. De eerste grote zeeslag die Magelhaen meemaakte was de slag van Cannannore waar de Portugezen tachtig doden en tweehonderd gewonden telden, maar desondanks toch de overwinning behaalden. Hij had in deze slag flink zijn man gestaan en wat belangrijker was: hij had het er heelhuids afgebracht!

Het leven werd voor hem een aaneenschakeling van spannende en gevaarvolle avonturen.



Yv. 702

Door zijn studie en ondervinding kende hij meer van de zeevaart dan de meeste kapiteins. Maar aangezien hij slechts tot de lagere adel behoorde, werd hij steeds benadeeld als er nieuwe bevelhebbers moesten worden benoemd. Na in ongenade te zijn gevallen bij de koning van Portugal, ging hij zijn diensten aanbieden aan het Spaanse hof. Hij speelde het klaar om als opperbevelhebber van een vloot van vijf schepen benoemd te worden. Het doel was de korte weg naar de Molukken te vinden en deze voor Spanje in bezit te nemen. Hij overtuigde het Spaanse hof dat er tussen Europa en Indië een onmetelijk vasteland lag en dat er een zeeëngte moest te vinden zijn die dit continent in twee sneed. Hij beweerde ook de ingang van die zeeëngte te kennen. De vloot zou onder Spaanse vlag uitvaren om de rijkste eilanden ter wereld voor Spanje in bezit te nemen.

Het was een hele onderneming om vijf schepen uit te rusten voor een reis waarvan niemand wist hoe lang ze zou duren. Er werd genoeg proviand opgeslagen om de tweehonderdvijftig opvarenden gedurende twee jaar in leven te houden. Een belangrijk deel van de cargo waren duizenden

kleurige snuisterijen die zouden kunnen dienen om ruilhandel te drijven. Ook wapens en munitie werden niet vergeten. Het werk werd geremd door een voortdurend geldgebrek. De uitrusting van de schepen kostte de staat een fortuin. In ruil voor een aandeel in de winst werden er onder de rijke kooplieden sponsors gezocht, en gevonden.



Yv. 410

Ook het aanmonsteren van de bemanning vormde een probleem. Niemand kon antwoord geven op de vragen betreffende de duur van de reis en de te volgen reisweg. De goede matrozen bleven thuis, wat men bij elkaar kon ronssen was een troep leeglopers van alle slag. De ene moeilijkheid was nog niet opgelost of er doemde een andere op. Driemaal moest het vertrek worden uitgesteld. De tiende augustus van het jaar 1519 was het dan eindelijk toch zover en verlieten de vijf schepen de rede van Sevilla. Na zes dagen varen bereikte men de Canarische eilanden. Hier werd hij op de hoogte gesteld dat zijn Spaanse officieren een complot tegen hem beraamden en hem bij de eerste gelegenheid wilden likwidieren. Gewaarschuwd was hij dus. Men vaarde langs de kust van Afrika. Voortdurend had hij problemen met de kapiteins van zijn schepen die zijn gezag niet goedschiks aanvaardden, zij vormden een voortdurende bedreiging voor de admiraal. Magelhaen deed zuidwest sturen op de oostkust van Zuid-Amerika aan. Elf weken na het vertrek werden de ankers geworpen in een baai die thans Rio de Janeiro wordt genoemd. Er werd een lukratieve ruilhandel met de plaatselijke bevolking opgezet en dertien dagen later koos men terug het ruime sop. De elfde januari kreeg men Kaap Santa-Maria in zicht. Volgens de inlichtingen die Magelhaen bezat moest achter deze kaap de doorvaart liggen.



Yv. 151

Groot was zijn teleurstelling toen na enkele dagen bleek dat de inham die zij inderdaad vonden de uitmonding was van een machtige rivier die zijn wateren in zee stort. Men bevond zich op de Rio de la Plata. Het was hem nu duidelijk geworden dat zijn hele plan op een hersenschim was gebouwd. De geweldige onderneming die reeds zoveel geld en arbeid had gekost, berustte op verkeerde gegevens! Voor de eerste maal begon hij over het bestaan van

de verbindingsweg tussen de twee oceanen te twijfelen. Maar Magelhaen was er de man niet naar om bij de pakken te blijven zitten. De derde februari van het jaar 1520 verliet de vloot haar ankerplaats en koos richting Zuid. Nog nooit was een Europeaan tot hier doorgedrongen, na enkele weken voer men langs de kust van Patagonië. De dagen werden korter en de nachten langer. Men had te kampen met geweldige stormen en verschillende bemanningsleden werden over boord geslagen en verdrinkten.



Yv. 660

Een vijandige zee stond hen voortdurend naar het leven en ze waren de gevangenen van een onverbiddelijk klimaat. Na weken zwalpen, bereikte men uiteindelijk de haven van Sint Juliaan. De schepen waren nu negen maanden onderweg en nog was de doorgang niet gevonden. Hij besloot ter plaatse te overwinteren. Toen de bemanning dit vernam, sloeg hun misnoegen om in opstandigheid. Dit was het ogenblik waarop de Spaanse kapiteins hadden gewacht. Er brak muiterij uit, aangevoerd door de Spaanse kapiteins. Magelhaen overleefde het en kon zelfs de situatie ombuigen in zijn voordeel. de muiters werden zwaar gestraft: de hoofdschuldigen werden terechtgesteld.



Yv. 146

De admiraal wilde de kust naar het zuiden verkennen en stuurde zijn kleinste en snelste schip erop uit. De Santiago liep echter op de klippen. De bemanning kon zich redden maar het schip was verloren. De bemanning werd verdeeld over de andere schepen. Het was het eerste onherstelbare verlies waardoor de vloot getroffen werd. Na vijf maanden werd terug zee gekozen. Men schreef 18 oktober. Hij stuurde de Concepcion en de San Antonio een brede baai binnen om deze te verkennen. Achter een rotspunt ontdekten zij de ingang van een smal kanaal. Men was er van overtuigd de felgezochte doorgang gevonden te hebben. Na vijf dagen konden zij bij hun terugkeer de admiraal het goede nieuws melden. Toen de schepen het kanaal invoeren doopte hij de zeeëngte plechtig het kanaal van Allerheiligen. Later werd deze verbindingsweg de Straat van Maghelhaen genoemd. De San Antonio was vermist. Na dagenlang tevergeefs wachten, werd verondersteld dat zij ofwel vergaan was ofwel gedeserteerd en naar Spanje teruggekeerd.

Op de beide oevers groeiden weelderige wouden. S' nachts bemerkte men grote vuren op de linkeroever. Daarom noemde men het Vuurland. Na een laatste gevaarlijke rotspunt omzeild te hebben, lag eindelijk de Grote Oceaan voor hen open.



Yv. 367

Ondertussen was de San Antonio reeds een maand op de terugweg naar Spanje. De stuurman Gomez had met de Spanjaarden een complot gesmeed; de kapitein Mezquita werd uit zijn ambt ontzet en in de boeien geklonken. De San Antonio was er 's nachts in geslaagd ongezien de zeeëngte uit te komen. Zij koersten naar het noorden, langs dezelfde weg als ze gekomen waren. Sevilla stond in rep en roer toen de zesde mei van het jaar 1521 de San Antonio als enig schip van de vijf die waren versproken, de haven binnenliep. Gomez kon laten geloven dat hij de zeeëngte had ontdekt en kon Magelhaen bij de koning in diskrediet brengen.

Toen de drie overblijvende galjoenen de reis over de Grote Oceaan begonnen, was het een sprong in het onbekende. Geen mens had enig idee over de uitgestrektheid van de pas ontdekte wereldzee. Met een uitgeputte bemanning en te weinig voedsel ondernam de onverschrokken admiraal een der stoutmoedigste waagstukken die ooit door mensen werd volbracht. Hoe dichter ze bij de evenaar kwamen, hoe drukkender de hitte werd; Er was zo weinig wind dat ze deze zee «de Stille Oceaan» noemden. Door het gemis aan vers voedsel leden de meeste opvarenden aan scheurbuik. Deze ziekte doet het tandvlees opzwellen en etteren, de tanden vallen uit en in de mond ontstaan zweeren die het gehemelte zo pijnlijk doen opzwellen dat de zieke niets meer kan innemen en sterft in de hevigste pijn. Negenien matrozen waren reeds bezweken van ontbering.



Yv. 2663

De zesde maart 1521, na een reis van negenenennegentig dagen in de meest erbarmelijke omstandigheden, ontwaarde men land! Hij dacht dat hij de Molukken ontdekt had, maar in werkelijkheid waren het de eilanden die behoorden tot de groep der Filippijnen, een geheel onbekende archipel die van nu af met al zijn rijkdommen aan de koning van Spanje zou toebehoren! Een ruilhandel werd met de inboorlingen opgezet en voor de eerste maal maakten de zeevarenden kennis met bananen en kokosnoten.

Tegen de vijftiengte maart waren de bemanningsleden in die mate hersteld van de ontberingen dat terug zee kon worden gekozen. Hij veroverde op vreedzame wijze de hele eilandengroep der Filippijnen voor de Spaanse kroon. Om de pas veroverde gebieden voor Spanje te kunnen behouden, hij had immers niet genoeg manschappen om achter te laten, stelde hij het stamhoofd Radja Humabon aan als koning over alle andere vorsten en deed hij dus alle stamhoofden onderwerping beloven aan de radja van Cebu. Allen behalve het stamhoofd van het eiland Mak-tan deden dit. Om hem daartoe te dwingen ondernam Magelhaen een strafexpeditie naar het eiland. Het werd met een zijn laatste raid: een overwicht van inboorlingen verpletterde het handvol soldaten en de admiraal werd dodelijk getroffen door een speerpunt en verder door tientallen inboorlingen afgemaakt.

Koning Humabon die nu gemerkt had dat de blanken toch niet onkwetsbaar waren, deed geloven dat hij een trouw bondgenoot was en organiseerde een afscheidsfeest. Wat niemand wist, was dat hij er alleen op uit was de schepen van de blanken buit te maken. Hij lokte de bemanning in een hinderlaag.

De weinigen die nog overbleven kozen wijselijk zee. Van de tweehonderd zestig leden der bemanning bleven er nog honderdvijftien over. Te weinig om drie schepen te bemannen. De Concepcion werd opgeofferd. Zij werd in brand gestoken. Op borneo werd men vriendelijk ontvangen en er werd proviand opgedaan. Maar toen men wou vertrekken, bleek dat de sultan er niets beter op had gevonden dan een vijftal bemanningsleden als gijzelaars te nemen. Dit kon men natuurlijk niet hebben en er volgde een zeegevecht. Men moest er genoeg mee nemen dat drie opvarenden op het eiland achterbleven. Gedurende zes maanden bleef men om de specerijen eilanden heen en varen zonder ze te vinden. Dit was te wijten aan de onbekwaamheid van de bevelhebbers nu Magelhaen er niet meer was. Maar eindelijk, de achtste november 1521, werden twee eilanden van de groep der Molukken zichtbaar aan de horizon. Ze wierpen het anker in de haven van Tidore. Zevenentwintig maanden waren ze onderweg geweest, op zoek naar deze eilanden. Koning Almansor erkende zonder aarzelen de heerschappij van de Spaanse kroon. Alleen de Victoria was nog in staat om de overtocht van de Indische Oceaan te wagen en vertrok alleen om het grote nieuws van de ontdekking in Spanje te gaan verkondigen. Deze terugreis was op zijn zachts gezegd een wonder. Het kleine zeilschip was door zijn dertig maanden lange omvaart tot op de draad versleten, bovendien bevonden ze zich op de Portugeze vaarroutes zodat indien zij gesnapt werden het schip zou worden buitgemaakt en de bemanning zonder veel omhaal opgeknoopt. Het schip was dus genoodzaakt de Indische Oceaan in zijn volle breedte over te steken, recht naar de Kaap de Goede Hoop, en dan langs de westkust van Afrika naar het noorden zonder eenmaal aan te leggen. Het was een waagstuk zonder voorgaande in de geschiedenis, maar het werd volbracht.

Op de zesde september 1522, ging de Victoria voor anker in de haven van San lucar de Barrameda, op dezelfde plaats waar ze drie jaar tevoren vertrokken was. Met vijf flink opgetuigde schepen en tweehonderd zestig krachtige mannen waren ze vertrokken. Met achttien uitgemergelde wezens keerden ze terug aan boord van een wrak dat nochtans de eerste reis rond de wereld had volbracht. De wereldreis van de Victoria wekte de bewondering van Gans Europa. Eindelijk was werkelijk het bewijs geleverd dat de wereld een bol was en dat alle zeeën slechts een enkele zee uitmaken.



Evolutie van het Oostendse Zeegoederenverkeer tijdens het eerste kwartaal 1986

Door Henri ROGIE

Voor de Oostendse handelshaven was 1985 zowel bij aan als bij afvoer verlieslatend geweest qua zeegoederentrafiek. De eerste trimestriële balans 1986 wordt evenwel met een bonus van 5,6% afgesloten en alleen het afvoercijfer is licht regressief gebleven.

De trend van het Oostendse zeegoederenverkeer is dus opnieuw vrij progressief. Vorig jaar was de achteruitgang immers algemeen: -0,3% voor de aanvoer en -10% qua afvoer. Met uitzondering van de ro/ro-goederen deden al de grote zeetrafieken inderdaad niet zo best.

Na afloop van het eerste kwartaal 1986 blijft alleen nog het afvoercijfer negatief, terwijl het aanvoerpakket een sprong van 10,1% boekt ten overstaan van de overeenstemmende periode van vorig jaar. Het eindsaldo wordt alsoo vrij positief met een meerwaarde van 5,6% of zowat 22.600 ton:

Oostende 1-3/1986	Absolute hoeveelheid	Evolutie 86/85
Aanvoer	262.776 t.	+ 10,1
Afvoer	158.888 t.	- 0,9%
Totaal	421.664 t.	+ 5,6%

Ro/ro-goederen en bouwmaterialen zorgen voor de relance

De gunstige resultaten behaald tijdens de eerste drie maanden van dit jaar zijn hoofdzakelijk te danken aan de relance van de trafiek in de sectoren van de bouwmaterialen en de ro/ro-goederen. De bouwmaterialen -zand en grintsoorten gebaggerd in de Noordzee- boeken inderdaad 4% winst bij aanvoer (+ 7.260 t), terwijl de ro/ro-goederen van de Schiaffino lijn op Ramsgate zowel bij aan- als bij afvoer 4% meer haalt (8.800 t).

Daartegenover blijft de trafiek van chemische produkten van en naar het UCB-bedrijf van Oostende-Zandvoorde verder achteruitboeren. De basisprodukten vertonen wel een status quo, maar de export van afgewerkte produkten gaat met niet minder dan 1.087 ton of 67% achteruit. De laagconjunctuur in deze sector blijft dus aanhouden, vooral op het vlak van de uitvoer.

Ook de belangrijke importtrafiek van petroleumprodukten bestemd voor de zeevisserijvloot en de lokale bedrijven is regressief. De terugloop belooft hier 6% of zowat 2.850

ton. Nu de olieprodukten bepaald goedkoop zijn en praktisch overal gestockeerd worden is deze importachteruitgang moeilijk te verklaren. Dit neemt niet weg dat het eindsaldo bij het aanvoerpakket winstgevend blijft, mede dank zij de vooruitgang geboekt bij kleinere trafieken zoals vismeel en houtsoorten:

Aanvoer 1-3/1986	Absolute hoeveelheid	Evolutie 86/85
Bouwmaterialen	81.358 t.	+ 4%
Ro/ro-goederen	76.874 t.	+ 4%
Chemische prod.	43.469 t.	st.q.
Petroleumprod.	40.302 t.	- 6%
Vismeeel	8.451 t.	x 21
Diverse	12.342 t.	-
Totaal	262.776 t.	± 10,1%

Qua afvoer kan het moeilijk anders dat het eindsaldo negatief is, al is de achteruitgang minder scherp afgetekend dan vorig jaar. Ro/ro-goederen zorgen hier voor een ruime compensatie en in verband hiermee vermelden wij de geplande overheveling van de Schiaffino-terminal naar de Diepwaterkaai van de Oostendse voorhaven. Daar wordt momenteel een ro/ro-poort van 40 m x 23 m aangelegd, verbonden met de kaai d.m.v. een link-span van 40 m lengte en 7 m breedte. Twee rijstroken zijn er voorzien zodat de laad- en losoperaties gelijktijdig kunnen gebeuren. De werken starten medio-januari jongstleden. Zo alles volgens timing verloopt wordt de nieuwe Schiaffino-terminal nog vóór de zomer operationeel. Een parkeerterrein van 14.000 m² zal plaats bieden voor zowat 140 vrachtwagens en/of trailers.

Met deze werken is een globaal bedrag van 102 miljoen BF gemoeid. Beslist geen nutteloze investering want de Schiaffino trafiek vertegenwoordigt thans 51% van het totale zeegoederenverkeer van de Oostendse handelshaven:

Afvoer 1-3/1986	Absolute hoeveelheid	Evolutie 86/85
Ro/ro-goederen	135.892 t.	+ 4 %
Vismeeel	12.984 t.	- 10 %
Chemische prod.	4.839 t.	- 67 %
Diverse	5.173 t.	-
Totaal	158.888 t.	- 0,9%

Radioscopie van de Belgische Zeevisserij in 1985

Uit het zopas verschenen jaarverslag van Verkeerswezen over de evolutie van de Belgische zeevisserijvloot vernemen we dat eind 1985 in onze vierkusthavens 197 vissersvaartuigen (-5) geregistreerd waren en ze een globale tonnenmaat van 23.96 BF (+ 3%) vertegenwoordigden. De drijfkracht van de helpvloot beliep 97.006 pk (+ 2%).

Een eerste kenmerk voor de evolutie van de vissersvloot is dan ook de vermindering van haar numerieke belangrijkheid.

Ten overstaan van 1984 waren er inderdaad 5 eenheden minder in de vaart. Zeventien eenheden werden aan de vloot onttrokken en 12 eraan toegevoegd. Aldus bedroeg het aantal bemande vaartuigen 197 eind 1985, het laagste cijfer dat de Belgische vloot ooit telde.

Onder de eenheden die de vloot kwamen vervoegen waren er 3 aangekocht in het buitenland, terwijl de 9 andere gloednieuwe vaartuigen waren, op eigen werven gebouwd. Zeven onder hen kregen Zeebrugge als aanleghaven, 4 Oostende en 1 Nieuwpoort. Acht behoorden tot de hoogzeeklasse IV en 4 tot de kleinere klasse II.

Terwijl de vloot qua numerieke belangrijkheid verminderde werd de modernisering verder doorgedreven en dit is dan ook een tweede kenmerk van de aan gang zijnde evolutie. Dit kwam vorig jaar in hoofdzaak ten goede aan de hoogzeeklasse IV, die 8 eenheden op de 12 nieuwe voor haar rekening nam. Aldus werd de Belgische vissersvloot in de periode 1980-86 niet minder dan 54 eenheden rijker met inbegrip van de 18 die nog dit jaar operationeel worden.

Het verlies van 17 vaartuigen vorig jaar wordt als volgt onderverdeeld: 2 door schipbreuk met name de Z. 289 en Z. 589, 1 door verkoop aan het buitenland en 14 door schrapping. Zo verloor Zeebrugge 8 eenheden, Oostende 6 en Nieuwpoort 3.

Ruim de helft van deze schepen behoorden tot de klassen II en III.

De verjonging van de vloot werd in 1985 dan ook sterk door gedreven dank zij de nieuwe beëindigingspremie die veel oude onrendabele vaartuigen naar de sloopkamer verwees. Aldus werd zowat 25% van de vloot in de laatste zes jaar grondig gemoderniseerd. Teneinde een evenwicht te behouden tussen de toegestane vangstquota en de capaciteit van de vloot komt in 1986 een bouwstop, althans voor de bokkenvaartuigen en de eenheden groter dan 1.200 PK.

Structuur van de vloot eind 1985

De verdeling van de 197 bemande vaartuigen over de vijf scheepsklassen brengen we in onderstaande tabel. Hier-

Scheepsklasse	Aantal schepen	Brototon in BT
I (0-35 BT)	23 (-3)	625
II (30-70 BT)	55 (-1)	2.853
III (70-180 BT)	75 (-5)	8.764
IV (180-400 BT)	43 (+5)	10.299
V (400-1000 BT)	1 (-1)	555
Totaal	197 (-5)	23.096

bij bemerken we dat de hoogzeeklasse IV verder aan belang wint ten nadele van middenklasse III. In de laatste drie jaren verloor laatstgenoemde scheepsklasse 18 eenheden, terwijl de IV-klasse II eenheden rijker werd. Dit is dan ook een derde kenmerk van de evolutie van de vloot: steeds maar grotere eenheden met een polyvalent karakter en een hogere rendabiliteit.

Vermelden we nog dat klasse I uitsluitend de kustvisserij beoefent. Klasse II kiest de zuidelijke Noordzee en het Engels Kanaal. Klasse III heeft als actiegebied het noordelijk deel van de Noordzee, de Engelse Oostkust, het Bristolkanaal, de Ierse Zee en de zuidkust van Ierland. De hoogzeefvisserij is de specialiteit van Klasse IV, terwijl klasse V de Ijsland visserij beoefent.

De verandering in de structuur van de vloot had voor gevolg dat de globale tonnenmaat met 3% steeg tot 23.096 BT en de drijfkracht met 2% tot 97.006 PK. Even vergelijken met de toestand juist vóór W.O.II: 510 eenheden met een globale BT van 28.037 ton en een 59.672 pk als drijfkracht. De conclusie is duidelijk: ondanks een gevoelige afslanking van de numerieke belangrijkheid is het vermogen van de vloot beslist niet verminderd. De gemiddelde drijfkracht per vaartuig en per BT ligt inderdaad voor de helft hoger. De technische rendabiliteit is derhalve flink verhoogd, terwijl het commercieel rendement door de hoge uitbatingskosten fel getemperd wordt.

Zeebrugge grootste vissershaven

Wanneer we nu de 197 eenheden van de vloot volgens hun thuishaven indelen, bemerkt men dat Zeebrugge nog altijd de eerst Belgische vissershaven blijft met 49% van het totaal aantal eenheden. Oostende verloor verder aan belang, terwijl Blankenberge 1 eenheid bijwon:

Thuishaven	Aantal schepen	Aandeel in BT
Zeebrugge	96 (-2)	49%
Oostende	68 (-4)	34%
Nieuwpoort	30 (st.q.)	15%
Blankenberge	3 (+ 1)	2%
	197 (-5)	100%

Terwijl de Nieuwpoortse vloot vooral op kustvisserij is toegespitst, telt Zeebrugge een groot aantal schepen van klassen III en IV die jonger zijn, meer polyvalent optreden en derhalve veel rendabeler zijn. Oostende daarentegen heeft de oudste vloot met vrijveel oude vaartuigen van klassen I en II.

Weze nog aangestipt dat 82% van de sloepen een stalen romp hebben, dat 83% onder hen op Belgische werven werden gebouwd en dat slechts 19% jonger zijn dan 10 jaar. De verjonging van de vloot gaat echter ongestoord verder en in 1986 komen zoals gezegd opnieuw 18 eenheden bij. Nieuwe bouworders zullen wellicht uitblijven gezien de tijdelijke bouwstop, die evenwel nog door de voorgedijministers moet bekrachtigd worden.

Evolutie Zeebrugse kanaaltrafiek in 1985

Een bondige analyse van het Zeebrugse Kanaalverkeer in 1985 leert ons dat de transit van passagiers en hun voertuigen gevoelig terugliep, terwijl ro/ro - een containertrafiek een merkwaardige vooruitgang boekten en alzo nieuwe recordcijfers haalden.

Qua toeristisch verkeer had Zeebrugge begin 1985 voordeel gehaald uit de sociale conflicten die de Franse Kanaalhavens toen hadden verlamd. Het hoogseizoen bleef echter fel onder de verwachtingen en ook de decembermaand had het hard te verduren door de staking van Tonwsend-Thoresen. Niet te verwonderen dat het uiteindelijke saldo bijzonder negatief uitviel.

Het globaal verlies op jaarbasis beliep dan ook 6,5%, hetzij 132.000 passagiers. Alleen de lijn op Dover was hierover verantwoordelijk want de verbindingen met Felixstowe en Hull haalden winst. Noteren we verder dat het aantal vervoerde passagiers voor het eerst sinds 1979 onder de 2 miljoen daalde, nl: 1.961.473. Niettemin kon Zeebrugge zijn 4de plaats behouden in de rij Le Havre-Rotterdam, wat het toeristisch verkeer betreft. Calais, Boulogne en Oostende gingen in deze volgorde onze Noordzeepoort vooraf.

Passagierstraf.	Aantal	Jaarlijkse evolutie
1984	2.093.190	+ 3,5%
1985	1.961.473	— 6,5%

Qua begeleide voertuigen op dezelfde lijndiensten Zeebrugge-Dover/Felixstowe/Hull was de terugloop ietwat minder afgetekend, namelijk - 4,6% of zowat 16.000 auto's en/of autocars. Stippen we hier aan dat N.S.F. zijn eerste volledig jaar meemaakte aan de Leopold II-dam, alwaar het over twee aanlegbruggen beschikt.

Voertuigentraf.	Aantal wagens en autocars	Jaarlijkse evolutie
1984	345.070	+ 1,3%
1985	329.129	— 4,6%

Zeebrugge werd eerste continentale veerhaven voor ro/ro-vrachtverkeer

Stappen we nu over naar het ro/ro-vrachtverkeer, waarbij de verbindingen met Groot-Brittannië determinerend zijn voor de havenactiviteiten van Zeebrugge. Inderdaad is deze trafiek de laatste vier jaar praktisch verdubbeld en bereikte aldus 7.585.777 ton in 1985, hetzij liefst 53% van de gehele goederenoverslag in de haven. Vergeleken bij het vorige jaar beliep de aangroei 17,8% en door dit merkwaardig resultaat nam Zeebrugge de leiderspositie van Calais over en groeide aldus uit tot eerste Westeuropese ro/ro-haven voor het commercieel verkeer van en naar Engeland.

Een onderscheid dient gemaakt tussen het treinferry- en het carferryverkeer. Qua treinferry-trafiek was de Harwich-lijn opnieuw bijzonder expansief met een winst van 15,1% bij een balans van 544.347 ton. Dit was het beste resultaat sinds de start van de lijn in 1924.

Ook aan boord van de carferries en andere ro/ro-schepen werden topcijfers geboekt met een balans van 7.041.430 ton vervoerde vracht. Ten opzichte van 1984 was dit 1,07 miljoen ton of 17,9 meer. Alle zes bestaande lijndiensten haalden recordcijfers in 1985, te weten Townsend-Thoresen op Dover/Felixstowe, Northsea Ferries op Hull (ruim 1 miljoen ton), Cobelfret op Immingham en Kent Line op Chatham. Bijkomende grotere veerboten moesten ingeschakeld worden om de stijging van het landingsaanbod te kunnen opvangen.

Aldus kan volgende samenvatting gegeven worden van de absolute en relatieve cijfers geboekt in 1985 op de regelmatige ro/ro-vrachtlijnen van het Zeebrugse Kanaalverkeer:

Ro/ro-trafiek 1-12/1985	Absolute hoeveelheid	Evolutie 85/84
Treinferry	544.347 t.	+ 15,1%
Carferries	7.041.430 t.	+ 17,9%
Totaal	7.585.777 t.	+ 17,8%

Ook containerverkeer op Groot-Brittannië haalde topcijfers

Ook qua containertrafiek werd vorig jaar een absoluut hoogtepunt bereikt op de drie bestaande Kanaaldiensten, te weten die van Freightliner Ltd op Harwich, Ford-CGM op Dageham en Searoads op Tilbury/Felixstowe. In globo boekte Zeebrugge er een overslag van 1.434.302 ton containervracht, hetzij 11% of 149.000 ton beter dan in 1984. Noteren we hierbij dat de Harwich-lijn een groei van 17,5% haalde en aldus het beste resultaat boekte sinds haar start in 1968. Ook hier moesten grotere containerschepen worden ingezet om de aanhoudende trafiektoename te kunnen opvangen.

Containertraf.	Absolute hoeveelheid	Jaarlijkse evolutie
1984	1.275.336 t.	+ 10 %
1985	1.424.302 t.	+ 11,7%

Samengevat is het duidelijk dat 1985 het jaar van de records was voor het Zeebrugse ro/ro-containerverkeer op de Kanaaldiensten. Qua vooruitzichten voor 1986 vermelden we het inleggen van een tweede schip de lijndienst van Searoads op Tilbury, de bouw aan de havendam van een derde dubbeldeklaadbrug voor Townsend en het inrichten van de werkhaven voor ro/ro-verkeer. Aldus zijn we reeds verzekerd dat Zeebrugge in de komende jaren zijn positie van eerste continentale haven voor commerciële ferrytrafiek op Groot-Brittannië zal behouden.

Ruim 25% van Belgische vissersvloot vernieuwd in periode 1980-1986

Vóór 1980 was de Belgische visserijvloot erg verouderd. Met het invoeren van een uitgebreid premiestelsel ter modernisering van het vlootbestand kwam hierin spoedig verandering en werden aldus in de periode 1980-86 niet minder dan 54 nieuwe eenheden in de vaart gebracht.

Voor de eenheden van de kleinere klassen I en II waren verouderd en dit trof vooral de Oostendse vloot. Van nieuwbouw was er toen weinig sprake en de orders bleven maar uit voor de scheepswerven. Op aandringen van de Rederscentrale kwam echter een radicale kentering in deze toestand en kon vanaf 1980 aan modernisering van de vloot gedacht worden.

Een uitgebreide reeks premies werd geleidelijk aan ingevoerd. Zo ging het enerzijds om subsidies bij aankoop van nieuwe of tweedehands vaartuigen en de modernisering van bestaande eenheden. Anderzijds ging men de sloop-premies gevoelig verhogen, wat een bijkomende stimulans betekende voor de verjonging van de vloot. Onlangs werd dit vervangen door een nog voordeliger beëindigingspremie. Zowel van EG-zijde als op nationaal en provinciaal vlak konden dergelijke subsidies bekomen worden zodat reders en vissers een brede waaier van moderniseringsmogelijkheden geboden werden.

Periode 1980-86 werd 54 nieuwe eenheden rijker

De gevolgen van dit verjongingsbeleid bleven niet lang uit en wanneer hiervan de balans wordt opgemaakt constateren we dat in de periode 1980-86 niet minder dan 54 nieuwe eenheden in de vaart kwamen. Onder dit aantal rekenen we ook de vaartuigen die thans op stapel liggen en nog dit jaar operationeel worden voor de visserij. Hiermede is een investering gemoeid van zowat 3 miljard BF.

Wanneer we nu het aantal nieuwe vaartuigen van de laatste zes jaren in verhouding brengen tot de 216 eenheden die thans operationeel zijn, kunnen we stellen dat zowat 25% van de Belgische vissersvloot tijdens die periode vernieuwd werd. Daarbij komt nog dat sloop- en beëindigingspremies een groot deel van de oudere vaartuigen naar de schrootfabrieken hebben verwezen, wat de verjonging van de vloot nog heeft bespoedigd.

Vernieuwing van de vloot betekent geen synoniem van uitbreiding. We weten genoeg dat de globale capaciteit van de Belgische vloot in verhouding moet blijven tot de haar toegestane vangstquota. Dit is in eerste instantie een kwestie van commercieel rendement. Daarom moet gestreefd worden naar een beperking zowel op kwantitatief vlak als wat betreft het PK-vermogen. Reeds een paar jaar werd overeengekomen dit tot maximum 1.200 PK per eenheid te beperken.

In 1985 groeide de Belgische vissersvloot met 11 eenheden aan. Voor 1986 komen nog 13 nieuwe schepen in de vaart en zal de numerieke vlootcapaciteit tot circa 230 eenheden oplopen. Men vreest hierdoor een overcapaciteit voor de daaropvolgende jaren en daarom ook werd onlangs overeengekomen voor 1986 geen nieuwe bouworders meer toe te laten. Zo werd besloten op een bijeenkomst van afgevaardigden van Verkeerswezen, Landbouw en Rederscentrale. De uiteindelijke beslissing hieromtrent ligt evenwel bij de betrokkene voogdijministers. Alleen vervangingsbouw zou dit jaar nog toegelaten worden en dan nog uitsluitend in het geval van schipbreuk.

Een tweede uitzondering betreft de bordenvisserij en de kustvaartuigen. Hier bieden de vangstquota nog ruimte zodat nieuwbouw in deze sectoren nog verantwoord lijkt en derhalve verder toegelaten wordt. De bouwstop slaat dus uitsluitend op de bokkenvaartuigen, maar die vertegenwoordigen toch zowat 70% van de Belgische vissersvloot. Bedoeling is wel de wildbouw beteugelen en de commerciële rendabiliteit van de vloot veilig te stellen.

Commerciële rendabiliteit met bruto 17,5% gestegen in 1985

Qua rendabiliteit tijdens het voorbije jaar 1985 stippen hieraan dat de 216 Belgische vissersvaartuigen (+ 11) hun gemiddelde besomming per zeedag met 17,5% verbeterden tot 75,7% BF. Deze merkwaardige sprong is in hoofdzaak te danken aan forse stijging van de gemiddelde visprijs (+ 27%) want de landingen in eigen havens liepen met 4,1% achteruit.

Noteren we nog dat de gemiddelde gasolieprijs in de Belgische visserijsector steeg van 13,39 BF/l in 1984 tot 13,5 BF/l in 1985, hetzij een toename met 4,3%. De belangrijkste post kende derhalve een matige groei gelijklopend aan inflatieritme en inachtgenomen de flinke besommingen die drie vismijnen werden geboekt kan men gerust stellen dat 1 een goed jaar was voor de Belgische zeevisserij. Hier volgt nog een overzicht van de behaalde resultaten;

Belgische vloot 1-12/1985	Absolute cijfers	Evolutie 85/84
Aantal vaartuigen	216	+ 11
Aanlandingen in eigen havens	35.556 t.	- 4,1%
Besommingen	2.836 mil BF	+ 18,4%

INFO RESERVE

OFFICIERS DE LA RESERVE DE LA FORCE NAVALE

RESERVEOFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT

DIENTJAAR 1986-1987 EXERCICE

A. Raad van Bestuur - Conseil d'administration

Président - Voorzitter FKP(r) Wilfried VYNCKE Nijverheidstraat 26 bus 1 8400 OOSTENDE	P. 059-708917 B. 059-320805	95566
Vice-Président F CPC(r) Freddy POTHEN Avenue des Bouleaux 17 1950 KRAAINEM	P. 02-7310381 B. 015-712055	95427
Vice-Voorzitter N FKP(r) H. LAMBRECHTS Dr. R. Clausstraat 25 9040 GENT	P. 091-512370 B. 091-511759	95804
Sekretaris - Secrétaire ILZ(r) Gabriel DANNEEL Koningin Astridlaan 87 1950 KRAAINEM	P. 02-7207669 B. 052-445947	95399
Werving - Recrutement TZ(r) Patrick POELMAN Pachtgoeddreef 15 9810 GENT-DRONGEN	P. 091-273657 B. 02-233206	026370
Operaties - Opérations VTZ(r) Luc SOETE Verenigde Natieslaan 3 8400 OOSTENDE	P. 059-703454 B. 059-703454	96878
Penningmeester - Trésorier ILZ(r) Dirk VANBELLE E. Demolderlaan 138 1030 BRUSSEL	P. 02-2424540 B. 02-2192810	96053
Public Relations 2EV(r) Thierry DACHELET Clos Saint-Martin 14 1080 BRUXELLES	P. 02-4257831 B. 02-2305055	31604
Bestuurders - Administrateurs CPF(r) Guy DEMOULIN Permekedreef 15 1900 OVERIJSE	P. 02-6875647 B. 02-7625720	95783
FKP(r) Paul HUGER Beatrijslaan 4 bus 18 2050 ANTWERPEN	P. 03-2190018 B. 03-5435565	95395
1LZ(r) Pierre VANDENBERGH Merellaan 27 DUBBEEK	P. 016-256108 B. 016-223566	95675
2VZ(r) Patrick PRAET Krijgslaan 273 9000 GENT	P. 091-227455 B. 091-257661	33774
2VZ(r) Dirk DEKLERCK Damse Vaart Zuid 113 8310 BRUGGE ST. KRUIS	P. 050-334467 B. 050-337733	28921

B. Uitvoerend Bureau - Bureau exécutif

N1 G. DANNEEL
N2 P. POELMAN
N3 L. SOETE
N4 D. VAN BELLE
N5 T. DACHELET

Adj. N1 F. POTHEN
Adj. N2 P. PRAET
Adj. N3 D. DEKLERCK
Adj. N4 P. VANDENBERGH
Adj. N5 H. LAMBRECHTS

C. Présidents d'Honneur - Ere-Voorzitters

FKP(hon) L. de VLEESCHAUWER - Ahornlaan 42 - 1640 ST. Genesius Rode. Tél. P. 02-3582480 B. 02-6891211.
CPF(hon) R. PLANCHER - Italiëlei 84 bus 12 - 2000 Antwerpen. Tél. P. 03-2326933 B. 03-2320499.

D. Sections Régionales - Gewestelijke Afdelingen

Présidents-Voorzitters

Antwerpen	KVK(r) F. JANSSENS Grijpsdijk 7, 2060 Merksem	P. 03-6454214 B. 03-8280386
Brabant	1 LV(r) N. MUYLLE Rue des Fuchsias 32 Bte 11 1080 Bruxelles	P. 02-4269768 B. 02-5139030
Liège	1 LV(r) J. VERLAINE Rue Mandeville 72 4000 Liège	P. 041-529536 B. 041-337910
O.VL.	LTZ(r) J. de Decker Steendam 79, 9000 Gent	P. 091-250341 B.
W.VL.	1LZ(r) F. RAVYSE Kasteeldreef 43 8230 OUDENBURG	

E. ZS/RES.

FKP (D) W. MANHAEVE
CENPERS Kazerne Ltz V. Billet
Leopold De Bruynestraat 125
8310 Brugge 3

B. 050-354297

F. Organismes de réserve - Reserveorganismen

Squad MCM-R	KVK(r) E. NOE Zinnialaan 7 2080 Kapellen	P. 03-6640838 B. 03-2318753
Div. NCSO-R	KVK(r) Y. QUINTELIER Roosbroeckslog 23 9110 Gent	P. 091-283387
Div. Mar. Inf-R	FKP(R) O. DUERINCKX Karekietenlaan 30 3200 Leuven	P. 016-256517

G. Revue POLARIS tijdschrift

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever
et Rédaction - en Redactie
FKP(r) Wilfried VYNCKE
Nijverheidsstraat 26 Bus 1
8400 Oostende

H. PCR/CCP

Association des OR/FN - Vereniging der RO/ZM
1140 Bruxelles - 1140 Brussel
000/0468749/45

I. NEPTUNUS

BP 17 - 8400 Oostende. Tél 059-801403 ext 389 of/ou 059-803999.
Compte 473-6090311-30 of/ou
001-0263740-73
Rek. 473-6090311-30 of/ou 001-0263740-73



«Une poignée d'abeilles vaut mieux qu'un grand sac de mouches».

Le 7 juin dernier s'est tenu à NAVCOMZEB le 28e Congrès annuel de l'Association des Officiers de Réserve de la Force Navale - AORFN. Parmi la soixantaine de participants, des personnalités marquantes telles que le CPF Vanden Eycken, commandant de la base; le Lt. Colonel (R) J. Vanderlinden, président national de l'URNOR; le CPF (Hr) L. de Vleeschauwer, le CPF (Hr) R. Plancher e.a. rehaussaient de leur présence cette traditionnelle manifestation.

Au programme de cette journée figurait également une visite du nouveau complexe portuaire au cours de laquelle les commentaires érudits d'un guide chevronné du MBZ permirent à chacun d'apprécier l'ampleur de cette gigantesque entité.

Les épouses, qui ne furent pas oubliées ce jour là, se rendirent elles à Bruges. Mais tous furent ensuite conviés, en soirée, à un agréable banquet indonésien.

C'est au cours de la session de travail de la matinée que les différents points de l'ordre du jour de l'Assemblée générale statutaire furent examinés.

On y entendit le rapport du Président de l'AORFN, ceux des Présidents des sections régionales, l'élection de 6 administrateurs, le rapport du Trésorier N4 et des Commissaires aux comptes, l'approbation du bilan et propositions de budget 1986-1987, la fixation des cotisations pour le nouvel exercice etc.

Sans entrer dans le détail des matières exposées par les différents orateurs, nous relèverons toutefois une réalité commune: tous étaient confrontés dans leurs activités avec ce phénomène de société qu'est la crise économique. Crise aux aspects multiples certes, mais qui se fait principalement sentir par son aspect financier, chroniquement déficitaire.

Ce n'est un secret pour personne que pour nos forces armées également, les crédits (in)disponibles sont non seulement le nerf de la guerre (!), mais aussi leur moyen d'existence. Aujourd'hui, plus qu'hier ce problème financier se révèle plus aigu, plus contraignant.

Il n'est désormais plus question de réaliser des programmes audacieux pour assurer les libertés de notre monde occidental, mais seulement de tenter d'assumer les missions essentielles et nécessaires pour ne pas hypothéquer dangereusement nos garanties d'avenir.

De ces difficultés budgétaires, il en fut longuement question au cours de la conférence donnée par le ZSP, CPV E. Degriekx lors de ce 28e Congrès.

Ce directeur de la Section Plans et Programmes auprès de l'Etat-Major de la Force Navale développa quelques uns des problèmes cruciaux auxquels celle-ci doit faire face depuis plusieurs années.

Tout d'abord dit-il, il faut être conscient qu'étant intégré dans l'Europe occidentale, notre appareil de défense ne peut se concevoir qu'en collaboration avec d'autres nations, d'autres marines.

Aussi l'effort de défense de notre pays est-il désormais dicté par l'option prise naguère; celle de faire partie d'une alliance: l'OTAN. Les besoins généraux de cette alliance sont définis par l'ensemble des partenaires; ce sont les «propositions de force».

Celles-ci sont ensuite examinées et discutées à l'échelon national et, lorsqu'approuvées par le gouvernement, elles deviennent des «objectifs de force».

Cette appartenance de l'OTAN nous lie donc à l'exécution de missions spécifiques pour lesquelles la Force Navale par exemple, se doit de disposer en permanence d'un certain nombre de bâtiments, d'équipages spécialisés et d'appuis logistiques divers.

Pour notre Etat-Major, confronté comme tout un chacun avec les restrictions budgétaires (Val Duchesse et autres!), le problème primordial devient celui du choix et des options à prendre quant aux investissements à faire avec l'argent (les moyens) du bord!

Il ne faut aucun doute pour l'Amiral Pouillet, qu'il faut donc définir des priorités et les réaliser à tout prix.

Parmi celles-ci, le programme CMT, le maintien de notre flotte à son haut niveau de combativité, l'aménagement de certaines structures logistiques et surtout la formation spécialisée et poussée des hommes et équipages, afin qu'ils puissent en tout temps accomplir de façon optimale, les programmes opérationnels requis.

Dans cette dernière optique, qui va de pair avec e.a. la revalorisation du Service Militaire, voulue par le Ministre de la Défense Nationale, la Force Navale étudie différents projets tant pour son personnel d'Active que pour celui de Réserve, pour lequel d'ailleurs, une plus grande intégration encore est souhaitée. (Div. NCSO; Div. MAR, 218.2...)

Ainsi donc, - signe des temps? - l'importance de la place de l'homme dans la technologie de pointe prend ici toute sa valeur.

A juste titre d'ailleurs, car aussi sophistiqués que puissent être nos moyens de lutte/défense, le facteur humain y demeure toujours indispensable.

Rappelons-nous ce qu'écrivait une plume autorisée comme celle du CPF (Hr) R. Plancher à propos des conclusions tirées après le conflit des Falklands: «A armes égales, c'est l'équipage le plus marin qui emportera la victoire; cela a toujours été et sera toujours».

Les rappels et stages d'instruction auxquels participent régulièrement les officiers de réserve permettent de constater combien restent intacts leur motivation et leur enthousiasme volontaire pour servir cette noble cause qu'est la démocratie.

La ZMFN a su, plus que jamais, apprécier à sa juste valeur la collaboration inconditionnelle de son cadre de réserve.

Le message que leur adressa l'Amiral Pouillet lors de leur récent Congrès résuma fort bien ce point de vue.

Il les félicitait pour le succès de leurs activités et les remerciait de la part de toute la communauté de la ZMFN, car sans eux disait-il, elle n'était qu'une demi-Force Navale. Peut-on espérer meilleure preuve de confiance et d'estime?

Saint Bernard du Spuikom.

OUDGEDIENDEN ZEEMACHT ANCIENS FORCE NAVALE



HISTORIEK

Onder impuls van de zeemacht, gesticht in 1966, is de Vereniging der Oudgedienden van de Zeemacht Antwerpen, afgekort V.O.Z.M.A., uitgegroeid tot een vriendenkring die min of meer achter de schermen doet aan Public Relations voor de Zeemacht.

Dit gebeurt zonder onderscheid van graad en in volle vrijheid van ieders filosofische, politieke of religieuze opinie. Het bleek al vlug noodzakelijk om een maanblad uit te geven en het eerste nummer van «V.O.Z.M.A. FLASH» verscheen op 1 december 1967.

Gedurende de jaren van ons bestaan werden er diverse manifestaties ingericht zodat ieder van onze leden zijn gading vond, en nog steeds vindt. Filmavonden - voordrachten - Marinebals - verbroederings met binnen- en buitenlandse verenigingen - mede inrichters van Maritieme we-

ken - wandeltochten - fietstochten en rallies - bezoeken aan museums en belangrijke bedrijven, staan op ons programma.

Ook brengen wij steeds geleide bezoeken aan zowel eigen als vreemde oorlogsbodems die onze havens aandoen. Ons doel is de maritieme geest onder een breder publiek te verspreiden.

Onze vereniging staat niet alleen open voor Oudgedienden van de Zeemacht doch voor iedereen die sympathie heeft voor het maritieme gebeuren.

Het volstaat een kaartje te sturen of te telefoneren naar het secretariaat: LUDO VERHULST, OSYSTRAAT 8, 2008 ANTWERPEN - TEL: 234.25.69. Voor een bescheiden lidgeld van jaarlijks 200 fr. minimum, ontvangt U eveneens ons 2-maandelijks tijdschrift «V.O.Z.M.A. FLASH».



N.V. SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE

Moervaartkaai 15, B-9020 GENT
(langsheen het kanaal Gent-Terneuzen)



NIEUWBOUW - OMBOUW - HERSTELLING

MOTORISATIE -

SCHEEPSELECTRICITEIT - ELECTRONICA

MEKANIEK - MEUBEL- en SCHRIJNWERK

Electrische dwarshelling
lengte 140 m.

Droogdokken
130 m. x 13 m. x 5,30 m.

Tel. werf
(091) 45.04.01

Tel. droogdok
(091) 53.15.11

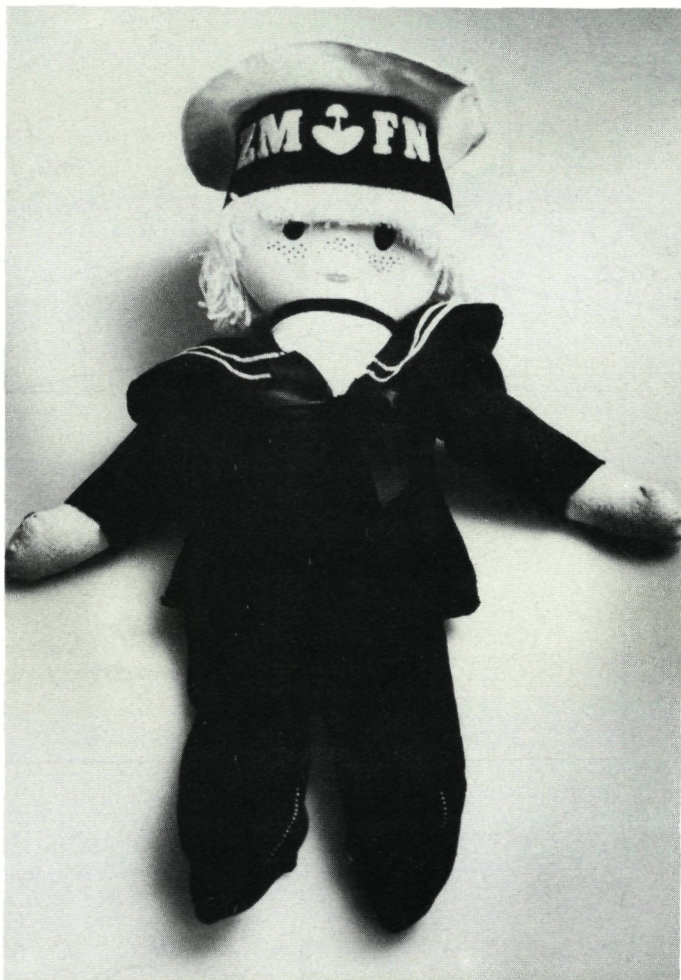
Na kantoortijd:

(091) 28.24.86 (ir. H. Mainil)
(055) 45.59.56 (ir. J. Verhoest)
(091) 45.04.72 (G. Rijckaert)
(03) 888.30.75 (F. De Wilde)

Telex 11.522

NEPTUNUS

winkeltje ————— boutique



NIEUW!
NAVY MASCOTTE

SLECHTS
500,- F
+ portkosten 30,- F

NOUVEAU!
NAVY MASCOTTE

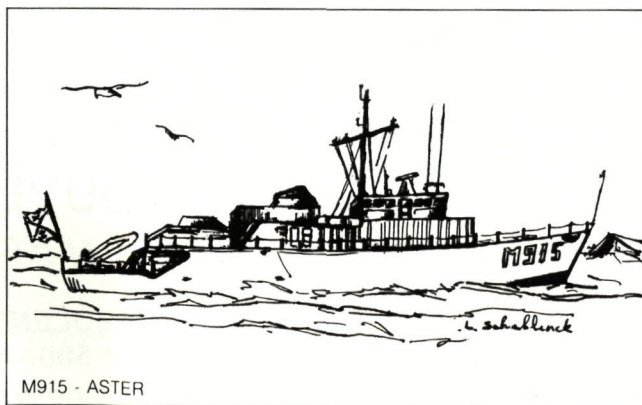
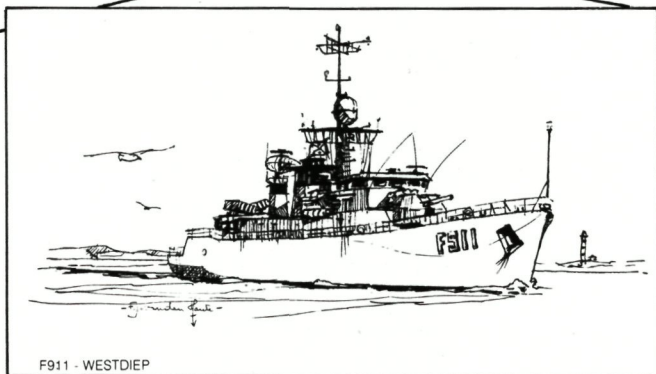
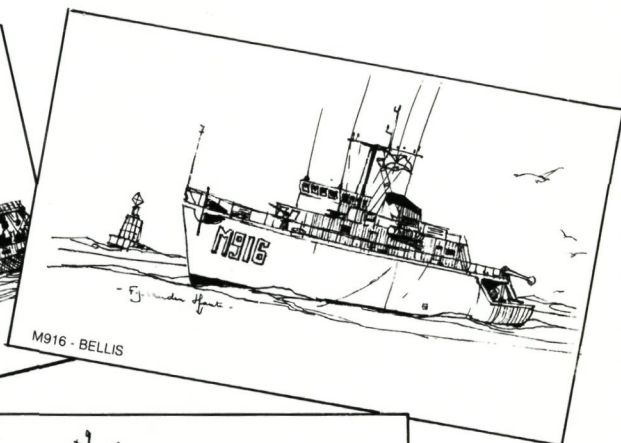
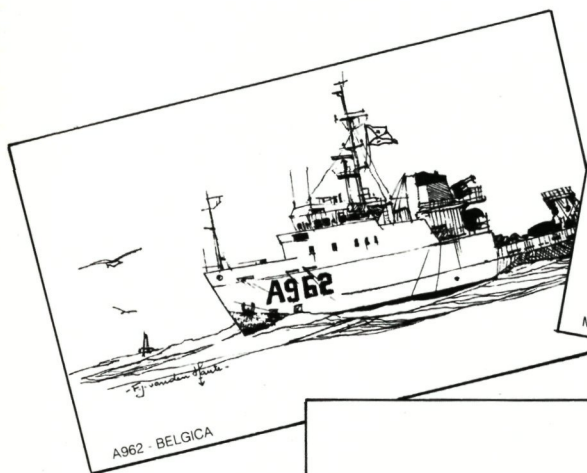
SEULEMENT
500,- F
+ frais de port 30,- F

Commandez
dès à présent
vos **cartes de vœux** 1987

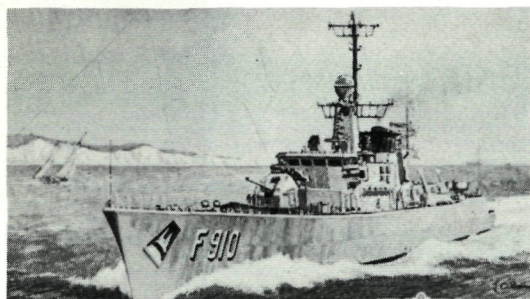
Bestel nu
reeds uw **wenskaarten**
voor 1987

Prachtige wenskaarten
omslag inbegrepen: 20,- fr.
(+ 13,- fr. verzendingskosten)

Magnifique carte de vœux
enveloppe comprise: 20,- fr.
(+ 13,- Fr. Frais d'envoi)



cartes de vœux



Frais d'envoi: 13,- Fr.

Portkosten: 13,- Fr.

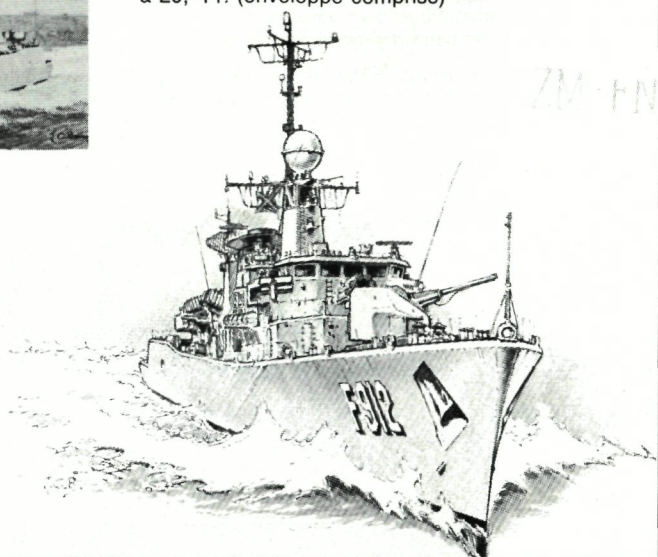
Prachtige wenskaart in pastelkleuren
van de F912
WANDELAAR
prijs: 20,- Fr. (omslag inbegrepen)

Magnifique carte de vœux du F912
WANDELAAR
prix: 20,- Fr. (enveloppe comprise)

wenskaarten

Wenskaarten van de F910 Wielingen
aan 20,- Fr. (omslag inbegrepen)

Cartes de vœux du F910 Wielingen
à 20,- Fr. (enveloppe comprise)



RODE MUTSEN, GROENE MUTSEN...

BERETS ROUGES, BERETS VERTS...

50.000 PARA-COMMANDO'S 50.000 PARA-COMMANDOS

In 1987 vieren de parachutisten en commando-eenheden hun vijftienvestigjarig bestaan. Ter gelegenheid van deze aanstaande herdenking vatte majoor Emile Genot het plan op de geschiedenis van het Regiment Para-Commando vanaf zijn ontstaan tot nu te vertellen in een boek met als titel «Rode mutsen, groene mutsen... 50.000 para-commando's».

In dit werk, dat ingeleid wordt door generaal-majoor o.r. baron G. Danloy, erekolonel E. Blondeel en kolonel B. De Clerck, huidig commandant van het Regiment Para-Commando, worden, in een levendige en beknopte stijl, alle belangrijke gebeurtenissen uit het verleden van de Belgische para-commando's aangehaald. Het is de vrucht van nauwgezet opzoekingswerk waarin de auteur zijn rijke ervaring als officier para-commando op de juiste manier wist te verzoenen met de belevenissen van de ooggetuigen die hij heeft ontmoet.

Van de SAS-parachutisten en de Belgische commando's tot de oprichting van het Regiment, van de operatie «Chaucer» tot «Green apple», Korea en de Sahel, van luitenant-kolonel Danloy tot prins Filips: enkele treffende elementen uit de geschiedenis van deze uitzonderlijke keurtroepen, opgetekend in een werk van 400 bladzijden, geïllustreerd met 25 schetsen en 120 archiefphoto's.

Dit boek is te koop bij inschrijving tegen de prijs van 580 BF plus 49 BF verzendingskosten, te storten op rekeningnummer 210-0157172-84, met vermelding «50.000 Para-Commando's» Gelieve ook te vermelden of u de Nederlandstalige of Franstalige versie wenst te ontvangen.

Hortensiaalaan 27 - 1950 Kraainem

neptunus - november - novembre 1986

En 1987, les unités parachutistes et commandos célèbreront leurs 45 années d'existence. A l'occasion de cette commémoration prochaine, le major Emile Genot s'est proposé, dans un livre intitulé «Bérets rouges, bérets verts... 50.000 para-commandos», de relater l'histoire du Régiment Para-Commando de sa création à nos jours.

Introduit et préfacé par le général-major e.r. baron G. Danloy, le colonel hre E. Blondeel et le colonel B. De Clerck, actuel commandant du Régiment Para-Commando, cet ouvrage, compilant, dans un style vif et concis, tous les événements importants qui ont jalonné la chronique para-commando belge, est le fruit d'un assidu travail de recherche où l'auteur a su allier sagement sa riche expérience d'officier para-commando à celle des nombreux témoins directs des faits qu'il a rencontrés.

Des parachutistes SAS et commandos belges à la création du Régiment, des opérations «Chaucer» à «Green apple», en passant par la Corée et le Sahel, du lieutenant-colonel Danloy au prince Philippe, voici quelques traits significatifs parmi ceux qui ont marqué l'histoire de ces troupes d'élite et d'exception, et qui se trouvent consignés au long de quelque 400 pages, illustrées de 25 croquis et quelque 120 photographies d'archives.

Ce document, mis en vente par souscription, sera disponible au prix de 580 BF, plus frais de port 49 BF, au compte 210-0157172-84 de «50.000 Para-Commandos». Prière de préciser si vous souhaitez recevoir l'exemplaire en français ou en néerlandais.

Avenue des Hortensias 27 - 1950 Kraainem

PRACHTIGE DAMESHALSDOEKEN UIT ITALIE NU OPNIEUW VERKRIJGBAAR

Deze werkelijk zeer mooie dameshalsdoek werd speciaal ontworpen voor de Zeemacht door een Italiaans modebedrijf. Uitgevoerd in drie kleuren, stijlvol en chique, wordt deze halsdoek aan een bijzondere goedkope lanceerprijs en in exclusiviteit door Neptunus op de markt gebracht.

Verkoopprijs werd voorlopig, BTW inbegrepen, vastgesteld op 350 fr.

De daarin vanzelfsprekend onvermijdelijke 30 fr. verzendingskosten niet inbegrepen. Dit aanbod blijft slechts geldig zolang de voorraad strekt, met andere woorden, een goede raad... niet te lang wachten ???



D'ITALIE, NOS MAGNIFIQUES FOULARDS POUR DAMES SONT ARRIVÉS

Ce magnifique foulard pour dames a été spécialement fabriqué pour la Force Navale par une maison de mode en Italie. Exécuté en trois couleurs, ce cadeau chic, de bon goût est lancé à un prix très intéressant et est vendu en exclusivité par Neptunus.

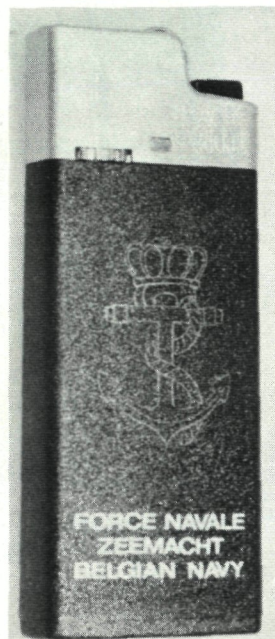
Le prix, TVA compris, a été fixé à 350 F + 30 F de frais de port.

Nieuw - Nouveau



Nieuw - Nouveau
Aansteker
Bricquet
60,-Fr.

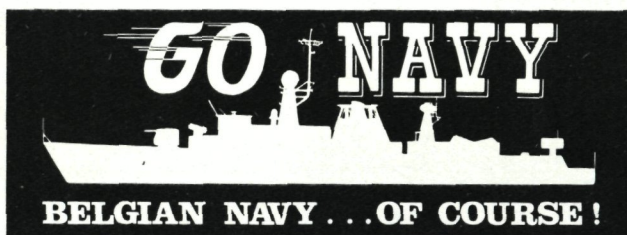
+ 30,- fr. verzendingskosten
+ 30 fr. frais d'expédition



EN... NIEUW! ET... NOUVEAU!

ZELFKLEVER

25 F
Portkosten 9 F



AUTO-COLLANT

25 F
Frais de port 9 F

Z.M. BRIEFHOUDER

PORTE-FEUILLE F.N.



Briefhouder in zwart simili-leder, momenteel verkrijgbaar met embleem van de Zeemacht.
Prijs: 120,- Fr. B.T.W. inbegrepen. Verzendingskosten: 30,- Fr.

Porte-feuille en simili-cuir noir vendu avec impression de l'emblème de la Force Navale.
Prix: 120,- Fr. T.V.A. comprise. Frais d'envoi: 30,- Fr.

BRIQUET BELGIAN NAVY

Nieuw - Nouveau
Aansteker & Stylo
Briquet & Stylo
650,- Fr.

+ 30,- fr. verzendingskosten
+ 30 fr. frais d'expédition

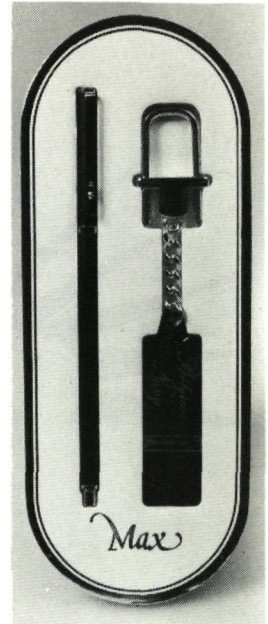


AANSTEKER

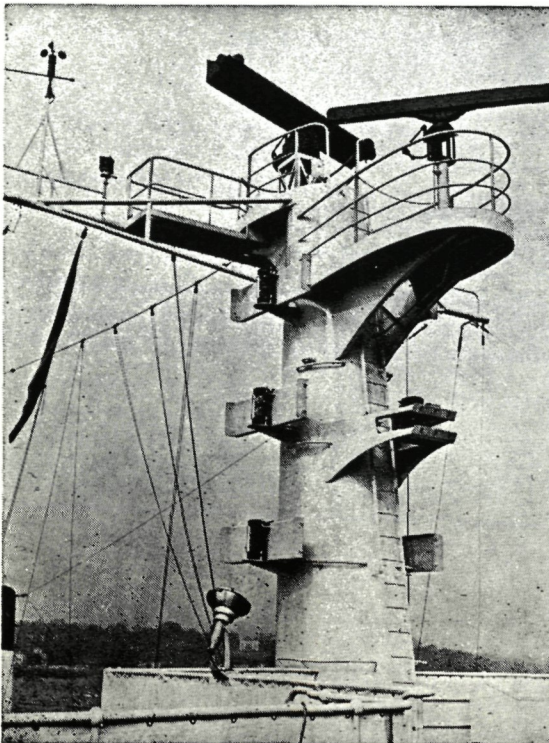
PORTE-CLEFS BELGIAN NAVY

Nieuw - Nouveau
Sleutelhanger & Stylo
Porte-Clefs & Stylo
350,- Fr.

+ 30,- fr. verzendingskosten
+ 30,- fr. frais d'expédition



SLEUTELHANGER



n.v. E.N.I. s.a.

L'Electro - Navale & Industrielle s.a.
Elektrische Nijverheids-Installaties n.v.

Postbus 389
2000 ANTWERPEN

Tel. 03 / 887.40.81
Telex : 31598 eni b

Elektrische installaties
Branddetectie
Scheepsherstelling
Elektrische installateurs van
de Fregatten E71 en
de mijnenjagers CMT

De Beukelaer. Groot in koekjes.

Grote koekjes, kleine
koekjes. Knapperig of zacht.
Droog, met vulling. Met
chocolade of vanille. Kleine
stukjes paradijs, met liefde en
vakkennis bereid.



Neem « NU » Uw abonnement

door storting / overschrijving van 400,- fr. op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een **steunabonnement van 600 fr.** nemen, wat overeenstemt met **de werkelijke kostprijs van het tijdschrift** of nog beter... een **ere-abonnement** aan 850,- fr.

Abonnementsprijzen vanaf 33^e jaargang



Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever: J.C. Liénart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef: E.A. Van Haverbeke - Nieuwpoortstwg. 20A - 8400 Oostende

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

32e jaargang - neptunus - 32e année

5

nr 213

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime bimestrielle. — Editeur: A.S.B.L. Neptunus, Boîte postale 17, Oostende - Uitgever: v.z.w. Neptunus, Postbus 17, Oostende 1 — Prijs per nummer 50 fr. - Prix par numéro 50 fr. — Abonnement: 300 fr. (gewoon - normal) 750 fr. (ere - honneur) — 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 Neptunus — Politiek en confessioneel onafhankelijk - libre de toute attache politique ou confessionnelle — Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'union de la Presse Périodique Belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Imprimé en Belgique: chez Impr. «Goekint», tél. (059) 50 89 60, Industriepark Autosnelweg à Oostende - In België gedrukt bij Druk. «Goekint», tel. (059) 50 89 60, Industriepark Autosnelweg Oostende

Copyright 1986 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Clichés: Van Uffelen

Tel. (091) 25 47 86 Gent